Numer podwójny zawiera 32 strony.

Cena egz. 35 zł.



MŁODZIEŻ MORSKA



LIGA MORSKA | Nr 6/7 | WARSZAWA GDYNIA | czerwiec lipiec | 1948 r. | Rok IV | MARYNARKA WOJENNA

ROZKOSZE ŻEGLARSTWA (Fot. W.A.F., Uklejewski)

TREŚĆ NUMERU 6/7:



Kompania P. O. „Służba Polsce" w pochodzie pierwszomajowym w Gdyni.

fot. W.A.F., Uklejewski



MŁODZIEŻ MORSKA



Warszawa — Gdynia

czerwiec - lipiec 1948 r.

Nr. 6/7 Rok IV

Rozważania wakacyjne

Zbliżają się długo oczekiwane letnie wakacje. Wielu z Was znacznie wcześniej miało już gotowe plany spędzenia ferii, niektórzy planują dopiero teraz. To nic, że pora gorąca, że koniec roku szkolnego „na nosie", że los się waży. Większość uczyła się systematycznie i jest pewna, że przejdzie do następnej klasy. Ci właśnie mają czas na układanie planów. Nie jest to prosta sprawa. Dwa miesiące miją niepostrzeżenie, a chciałoby się dużo widzieć i wiele skorzystać.

Niektórzy pomyślą o cichej wsi na ustroniu, o malowniczym letnisku — jednym słowem o wiejskiej sielance. Mało jest jednak takich, którym odpowiada „zabita deskami głusz" lub pensjonat. „Wakacje nie po to, by nadal pozostawać bez ruchu" — pisze nam jeden z naszych młodych ligowców.

Macie rację, kolego! Czyż można spędzić przyjemniej i pożyteczniej wolne chwile wakacyjne, jak w ośrodku nadmorskim lub śródlądowym, jak na spływie lub wyprawie kajakowej? Woda, powietrze, słońce, zamiast szumu i zgiełku, zamiast kurzu i rozpalonego asfaltu pomoże Wam wypocząć, zahartować się i nabrać nowych sił. Takiego zdania jest cała młodzież ligowa.

Zaledwie ochłoniecie z wrażeń po otrzymaniu świadectw szkolnych, gdy znowu pochłonie Was najbardziej atrakcyjne ze wszystkich prac, jakie wykonywaliście w przeciągu roku — przygotowanie do „Święta Morza".

W naszych warunkach, gdy zostaliśmy zaszeregowani do państw morskich, „Święto Morza" nabiera szczególnej wymowy. W poprzednim numerze omawialiśmy nasze wielkie osiągnięcia na odcinku morskim. To one nakazują nam, by tegoroczne „Święto Morza" było jeszcze bardziej uroczyste, bardziej wymowne. Nie dlatego tylko, że tak każe tradycja, ale dlatego, że plan pracy, jaki mieliśmy zrealizować w międzyczasie, został w 100% wykonany, a w niektórych wypadkach przekroczony.

Pojedźcie na „Święto Morza", by przekonać się, że robimy postępy większe, aniżeli można się było spodziewać, by zobaczyć na własne oczy, że porty polskie zniszczone w czasie wojny i w pojęciu wroga na długo unieruchomione, już dziś przeładowują 1.421.000 ton rocznie.

„Święto Morza" odbędzie się w Szczecinie, w porcie, który kwitnie w naszych rękach i który w 1955 roku powinien dorównać największemu portowi na kontynencie europejskim — Antwerpii.

Szczecin — to już nie tylko polski port, to port całej słowiańszczyzny, a w pierwszym rzędzie Czechosłowacji.

Niezależnie od tego, gdzie będzie się obchodziło „Święto Morza", nad Bałtykiem, czy na głębokim zapleczu, omawiając nasze osiągnięcia, pamiętajcie i podkreślajcie, że stały się one możliwe tylko dlatego, że władzę w Polsce sprawuje Lud, że jego przedstawiciele prowadzą pokojową politykę, która w oparciu o ZSRR i zaprzyjaźnione z nami państwa demokracji ludowej jest rękojmią bezpieczeństwa naszych granic i dalszego rozwoju. Powinniście również w tym dniu zapytać siebie samych: co zrobiłem dla Polski Morskiej? Jaki jest mój tegoroczny wkład w tym dziele? Jeśli uczyliście się dobrze i wykonywaliście sumiennie Wasze obowiązki, to daliście tym samym również cenny wkład w odbudowę. Tym bardziej, że naukę w szkole uzupełniliście pracą w kole szkolnym Ligi Morskiej, przygotowując się w ten sposób do pracy na morzu.

Niewątpliwie lato powinno Wam przynieść dużo radości. Spływy, zawody, zabawy — wszystko to pozostanie na długo w Waszej pamięci. Ale ktoby miał czas na analizowanie przeżyć, lub wrażeń? Czas nagli. Od 1 lipca czekają na Was ośrodki wodne (morskie i śródlądowe).

Zimą przeszliście teoretyczny kurs żeglarski. Teorię należy wzmocnić praktyką, którą zdobędziecie w tych ośrodkach. Po przybyciu do ośrodka zrzucicie z siebie krępujący strój miejski i ubrani po sportowemu odetchniecie lasem, słońcem i zapachem morza. Zaczniecie

obozowe życie, zgodne z przepisami i regulaminem. Nasiąka się nim szybko, jak solą morską. Szkolenie, regaty, zabawy i ogniska pochłoną Was bez reszty. Raniuteńko, zanim zejdzie znowu rosa, pachnący żywicą i morzem las ośrodka nadmorskiego, zacznie budzić się do życia, wybiegniecie na poranną gimnastykę i...

Ale o tym pisze kolega w artykule „W ośrodkach wodnych L. M.“, dlatego przejdźmy do ligowców, którzy byli już w ośrodkach i tegoroczne wakacje chcę wykorzystać nieco inaczej. Wasi koledzy z koła Ligi Morskiej w Zduńskiej Woli Okręgu Łódzkiego piszą, że wybudowali o własnych siłach z uzyskanych przez siebie funduszy 7 kajaków, dwie jolki i 1 lipca urządzają spływ do morza, w którym uczestniczyć będzie 30 kolegów. Przewidują, że spływ uda im się zakończyć 30 lipca br.

Pomyślcie tylko, ile wrażeń czeka ich na tym szlaku wodnym! Płynąc wartkim prądem naszych rzek poznają przepiękny krajobraz ziemi ojczystej.

Ale nie zawsze taka wyprawa przypomina sielankę, często na trasach górskich rzek kajakowcy walczą z poważnymi trudnościami, nieraz wykąpią się w ubraniu, często obfity deszcz przemoczy ich do ostatniej nitki. Pokonywując trudności turyści wodni wyrabiają czujność, spostrzegawczość, szybkość decyzji, siłę mięśni — hartują się.

Sami chyba zdajecie sobie dokładnie sprawę z tego, jak bardzo te cechy potrzebne są naszej młodzieży. Dzisiejszy kajakowiec, sternik lub żeglarz zaprawiony w walce z żywiołem, zahartowany, czujny i zrównoważony, jutro wcielony do P. O. „Służba Polsce“ będzie wzorem młodego obywatela - patrioty. Zachodzi pytanie, co mają robić latem ligowcy, którzy mieszkają nad morzem? Spływ do morza z Gdyni lub Ustki nie byłby chyba wielką atrakcją. Okazuje się, że i oni nie będą próżnować. Jak informują nas koledzy z Gdyni, w czasie wakacji będą pomagać rybakom i uczyć się rybołówstwa. Zdziwicie się na pewno ich decyzji, wszak każdemu jest wiadomym, że praca rybaka jest bardzo trudna i męcząca. Ma ona jednak swój urok, który można zrozumieć tylko wtedy, gdy się uczestniczy w połowach. Dlatego praca rybaka bardzo im przypadła do serca.

Tak zajęci, ani się spostrzeżecie, jak zbliży się data 22 lipca — „Święto Wyzwolenia“ — dzień rocznicy historycznego Manifestu P. K. W. N.

Tę historyczną datę odtąd młodzież nasza będzie również obchodziła, jako dzień powstania Zjednoczonej Organizacji Młodzieży Polskiej.

Zjednoczenie to nie jest spontaniczne ani przypadkowe. Przygotowano się do niego przez pogłębienie braterskiej współpracy między młodzieżowymi organizacjami — przez stworzenie atmosfery przyjaźni między ich poszczególnymi członkami przez rozwinięcie współzawodnictwa pracy, w którym ramię przy ramieniu pracuje 120 tys. armia młodzieżowych przodowników pracy.

Ich praca, jak głosi ideowa deklaracja 1-majowa, ma służyć między innymi: ODBUDOWIE NASZYCH PORTÓW NA BAŁTYKU I ROZBUDOWIE WIELKIEJ POLSKIEJ FLOTY MORSKIEJ.

Nasza Młodzież zrodzona przez czyn, jednością silna, buduje lepsze jutro Ojczyzny „by Ją dźwignąć, uszczęśliwić, by nią cały świat zadziwić“.

Trudno w jednym artykule omówić wszystkie zagadnienia, jakimi będziecie żyli w ciągu tych 2 miesięcy. Faktem jest, że nowy rok szkolny powitacie wzmocnieni duchowo i fizycznie. Wrażenia wakacyjne i nabyte doświadczenia nie pozostaną bez śladu i dlatego żegnając się z Wami do następnego roku szkolnego, zwracamy się z prośbą: piszcie do nas o wszystkich ciekawych Waszych przeżyciach w okresie wakacyjnym. Nie zbierajcie wrażeń z myślą, że napiszecie o nich po jakimś czasie. Opisujcie Wasze wrażenia i przeżycia tego samego dnia, „na gorąco“. Jesteśmy przekonani, że będą one wtedy bardziej dokładne, bardziej ciekawe. Najlepsze prace będą nagradzane i drukowane w naszym miesięczniku. CZEKAMY, KOCHANI KOLEDZY NA OBFITĄ KORESPONDENCJĘ. Możecie do nas pisać w ciągu całych wakacji. Piszcie z ośrodków, z trasy, z obozów „Służby Polsce“, piszcie zewsząd, gdzie tylko będziecie, piszcie dużo i często.

Wesołych wakacji! A tym, którzy będą żeglować — pomyślnych wiatrów!

PRZEZ SZKOLNICTWO

do nowych demokratycznych

KADR MORSKICH

„CZECHOSŁOWACKI REJS"
polskiej „Błyskawicy"

— Ostatnia deska ratunku, to żółte skarpetki, ale skąd je zdobyć? — rozważał głośno krępy bosman. Twarze otaczających go marynarzy wyrażały niemniejsze zakłopotanie. Problem był rzeczywiście trudny do rozgryzienia. Załoga „Błyskawicy" bowiem już od rana z napięciem czekała na przybycie delegacji czechosłowackiej i na... gwałtowną zmianę pogody, a tu jak na złość — słońce planowo idzie do góry, zefirek słabnie, a fala wygładza się coraz bardziej.

— Szlak może człowieka trafić! Przy takiej fali — Czesi nie odczują nawet, że płyną po morzu. Gotowi się rozczarować i pomyśleć, że Bałtyk to jakaś spokojna kałuża, a służba marynarska to „taka" laba!

Mówiący te słowa bosmat był naprawdę przejęty do głębi. W pomieszczeniu bosmańskim na dziobie „Błyskawicy" radzono nad sposobami ratowania sytuacji. Siedzący przy stole i leżący na piętrowych łóżkach podoficerowie prowadzili ożywioną dyskusję. Ci, co po wachcie spali snem sprawiedliwych, zbudzeni odgłosami rozmowy, przyłączyli się do niej. Okazało się, że nie pomogły modlitwy i zaklęcia czynione przez marynarzy na konto pogorszenia się pogody. Doszli do ostatecznego wniosku, że pozostał jedyny, jak głosi marynarska fama, niezawodny środek na wywołanie fali — właśnie wspomniane uprzednio przeze mnie żółte skarpetki.

Kto więc je zdołał w jakiś sposób zdobyć, wciągał z nabożeństwem na nogi. Nie pomogło... Słońce świeciło przekornie prosto w nos, a wiatr nie dął, ale chuchał w banderę. Fala, oczywiście, leżała. A tu już czas przygotować się na przyjęcie gości. Weszli na pokład przy huku dział. Salut honorowy (17 wystrzałów) rozładował atmosferę wyczekiwania. Goście, a zwłaszcza minister Clementis, okazali się, owszem, bardzo miłymi ludźmi. Gawędzili nie tylko z dowódcą, ale i z załogą. Podobieństwo naszych języków sprawiło, że obeszło się bez tłumacza. Goście oglądali i podziwiali „Błyskawicę", jej działa i wyrzutnie torpedowe. Zawędrowali aż na „oko", tj. miejsce na dziobie, gdzie „urzęduje" marynarz - obserwator.

„Błyskawica" wysuwała się tymczasem z zatoki, mijając trawers Helu. Jeszcze jaka — taka nadzieja tliła się w sercach załogi — „może za Helem chociaż trochę chwyci". Ale gdzie tam!... Okręt szedł naprzód jak po maśle, bez wstrząsów, niczym wagon sypialny PKP. Nie odczuwało się prawie najmniejszej chwiejby.

Po obiedzie goście wylegli więc znów na pokład, by napawać się urokiem polskiego morza. Okręt stopniowo zwiększał szybkość, dochodząc do 30 węzłów. Pęd powietrza bijącego od dziobu wzmagał się i na wysokości Kołobrzega spowodował „katastrofę" — zrywając ...moją czapkę. Wylądowała za burtą, dając nura w rozbijane dziobem fale. Praktyczni Czesi wychodzili na pokład bez kapeluszy. Najliczniejsza grupa gości zebrała się na śródokręciu. Było tu najzaciszniej, do tego z umieszczonego obok dzwonu głośnika — płynęły melodyjne dźwięki piosenek, a od pomieszczeń maszynowych biło przyjemne ciepło. Gospodarzył tu pierwszy mechanik — kmdr. ppor. Zalewski. Znany ze swej uprzejmości udzielał wyjaśnień gościom.

Do późnego wieczora pokład „Błyskawicy" tętnił — jak się to mówi — życiem. Goście z ociąganiem schodzili do swych kabin. Wiatr jeszcze bardziej osłabł tak, że sen gości nie był niczym mącony. Lekkie kołysanie okrętu mogło raczej z powodzeniem zastąpić każdy środek nasenny. Nawet marynarskie hamaki wisiały nieruchomo.

Było bardzo spokojnie, stanowczo za spokojnie. Tak widocznie uważali podoficerowie i marynarze, którzy zaczęli „wprowadzać ożywienie". A że tej nocy pomieszczenia bosmańskie i marynarskie były ze względu na licznych gości mocno przepełnione, więc każdej próbie „rozruszania towarzystwa" towarzyszyły salwy śmiechu i protesty śpiących. Pierwszą ofiarą „robienia wesołej atmosfery" padł zapobiegliwy bosman - sanitariusz, który w nadziei na więk-



Minister Czechosłowacji V. Clementis na pokładzie ORP „Błyskawica" w porcie szczecińskim.

fot. W.A.F.

szą falę, nagromadził ogromne ilości pigułek przeciw „lądowaniu w Rydze“. Marynarze odbijali się z powodzeniem na zawiedzionym w swych obliczeniach „łapiduchu“. Próbował się odciąć opisując barwnie, jak to w jednym z poprzednich rejsów bosmani jechali do łotewskiego portu i błagali go o pigułki. Sam zresztą był poważnie zmartwiony, że na swych „pigułkach nic dziś nie zarobi“, bo pogoda wyjątkowo jak na złość — cudowna. Klął co się zmieści, nic dziwnego — tak się zawieść!

Prym wiedli dwaj bosmani z maszynowni — „sjamscy bracia“ — jak mię objaśniono. Gdy byli razem, w pomieszczeniu nie można było spokojnie usiedzieć, tak harcowali, ale gdy jeden z nich był na wachcie, drugi siedział cichutko jak mysz pod miotłą. Dziś, na nieszczęście, czy też na szczęście, wachta przypadała im razem, a więc i odpoczynek. Jeden leżał zwykle w hamaku nad drugim, jak Paweł i Gaweł. Ten, co leżał na górze, właśnie zasypiał, gdy wszedł drugi. Położył się spokojnie na dolnym łóżku. Gimnastycznym ruchem podciągnął nogi do gory i podrzucił górne łóżko wraz z leżącym. Wśród śmiechów i ostrej wymiany zdań, kolega z górnego łóżka „wyprysnął“ na dół. Teraz rozegrała się przyjacielska bójka, wywołująca kaskady szczerego, marynarskiego śmiechu. Za chwilę „lądowanie“ na dole również jakiś chrapiący w hamaku „lepszy gość“. Niewyraźna atmosfera uległa radykalnemu rozładowaniu. Źli na piękną pogodę i zawiedzione własne nadzieje marynarze pocieszali się jak mogli, aż w końcu jeden z bosmanów wracający z wachty maszynowej zdenerwował się i zgasił światła. „Do jasnej Anielki czy w dzień nie macie czasu na wygłupianie się, tylko teraz, jak porządni ludzie chcą odpocząć! — rzucił w ciemną, ale głośną jeszcze salę. Po kilku minutach, nawet najgorliwsi kpiarze, dali za wygraną.



ORP „Błyskawica" wchodzi do portu szczecińskiego przy akompaniamencie syren wszystkich znajdujących się w porcie jednostek pływających.

Nad ranem okręt minął Świnoujście wchodząc na Zalew Szczeciński. Spowiły go z miejsca kłęby mlecznej, gęstej mgły. Obudziliśmy się na ryk syren. Po pokładzie błąkały się niczym duchy wachty. Co chwila przed dziobem wychylała się nagle jakaś ciemna plama statku, czy holownika. Zderzenie w takich warunkach było nietrudne, chociaż i nietrudnym byłoby „lądowanie“ na mieliźnie. Obie te ewentualności byłyby jednak podwójnie przykre w skutkach, zwłaszcza przy takim „dyplomatycznym rejsie“. Toteż załoga dała wszystko z siebie, by przejść cało, przez zamglony zalew, no i powiodło się, chociaż idący opodal statek „zawalił się na mieliźnie“. „Błyskawica“ tonęła tak szczelnie we mgle, że z rufy nie było widać dziobu i odwrotnie. Po wejściu w kanał portowy, mgła ustąpiła „jak ręką odjął“.

Dalej to już był tryumfalny pochód „Błyskawicy“ wśród ryku syren, stojących u nabrzeży statków. Witały one delegację czechosłowacką znajdującą się na śródokręciu „Błyskawicy“, opuszczeniem bandery. Stojące na nabrzeżach tłumy wymachiwały polskimi i czeskimi chorągiewkami, wznosząc okrzyki. Dla upamiętnienia swej wizyty pozowali następnie wraz z marynarzami do licznych „familijnych“ zdjęć. Wyzyskałem ten moment „strategicznie“, uzyskując dedykację od min. Clementisa.

[illegible]

Własnoręczna dedykacja min. Clementisa z pozdrowieniami dla czytelników „Morza i Marynarza Polskiego“.

Po przemierzeniu długiego kanału, w honorowej asyście „wygalowanych“ holowników, „Błyskawica“ dobiła do Wałów Chrobrego.

Tak skończył się czechosłowacki rejs polskiej „Błyskawicy“.

J. Wójcicki

(fot. W.A.F., Uklejewski)

POLSKI SZCZECIN

portem całej Słowiańszczyzny

Młode „wilczki" w starym Szczecinie

Właściwie dopiero od niedawna na cienistych, zadrzewionych ulicach Szczecina pojawiły się granatowe mundurki uczniów Państwowej Szkoły Morskiej, która swój Wydział Nawigacyjny przeniosła w ub. roku do tego najbardziej na zachód wysuniętego grodu nadmorskiego.

Olbrzymi, piękny gmach stoi jeszcze niezupełnie wykończony, aczkolwiek wewnątrz budynku już od szeregu miesięcy trwa wytężona praca. Dyrekcja Szkoły i kursanci szybko zdołali zaaklimatyzować się i przystosować do nowych warunków pracy, która w wielu wypadkach miała charakter prawdziwie pionierski.

— Cóż — mówi nam dyrektor Maciejewicz — kiedy przyszliśmy tutaj, trudno było sobie wyobrazić, aby w tym budynku można było zorganizować uczelnię. Brak było wszystkiego. Posiadaliśmy zaledwie 5 milionów złotych i z tą sumą zaczęliśmy remont gmachu, którego koszty w rezultacie wzrosły do 70 milionów złotych. Całkowita odbudowa jednego skrzydła budynku, pokrywanie dachówką, szklenie itp. zajęło nam bardzo dużo czasu, ale mimo to naznaczonych terminów dotrzymaliśmy. Pierwszego listopada ub. r. zaczęliśmy już naukę, a 14 stycznia 48 r. rozpoczął się drugi etap w pracach uczelni. Nie znaczy to, oczywiście, aby wszystko już w 100 procentach zostało wykonane. Istnieje wiele braków, zwłaszcza jeśli chodzi o wyposażenie poszczególnych gabinetów i pracowni. Niektórych przyrządów nie mogliśmy zabrać z Gdyni rozumiejąc, że i Wydział Mechaniczny musi też z nich korzystać. Jeszcze obecnie w gmachu trwają prace remontowe, przygotowuje się sale, urządza biura... zresztą, może przejdziemy się po budynku, to sami zobaczycie.

Wychodzimy przez piękny obszerny hall, który w przyszłości łączyć się będzie z nowym skrzydłem, które mieścić będzie salę gimnastyczną, kino i basen pływacki...

— Mamy z tym basenem, a raczej bez niego dużo kłopotu — mówi dyr. Maciejewicz. Nauka pływania w Szkole jest przedmiotem obowiązującym, a ponadto przydałby się również przy porannej gimnastyce. Tak... wie pan, po przespanej nocy zrzucić z siebie do wody ostatni sen... *Wszystkie moje usiłowania, aby basen taki zbudować wspólnie z jakąś inną instytucją lub organizacją, spełzły jak dotąd na niczym. A przecież ci, którzy pomogliby nam w tej sprawie korzystaliby z basenu na równych prawach z nami. Na razie się nie udało, ale cóż, będę próbował dalej...*

Jeśli chodzi o wychowanie fizyczne, to w istocie w Szkole wyczuwa się jeszcze brak odpowiednich warunków. Sala gimnastyczna mieści się w auli, a ostatnio dopiero przystąpiono do ogrodzenia boiska sportowego, które już z grubsza zostało oczyszczone przez kursantów PSM.

Z wypowiedzeń i miny dyrektora Szkoły można łatwo wywnioskować, że sprawa wychowania fizycznego jest jedną z główniejszych jego trosk.

— Nie chciałbym, aby uczniowie przerodzili się w wymokniętych i bladych młodzieńców, sterczących cały dzień nad książką, muszą być silni, wysportowani i zdrowi, bo tylko tacy zdołają skutecznie stawić czoła przeciwnościom, które czekają ich w przyszłym zawodzie.

Dźwięk dzwonka zwiastujący koniec wykładu otwiera drzwi klas szkolnych, z których wysypuje się młodzież w białych, drelichowych mundurach. Ktoś jeszcze pozostał w klasie, aby ugruntować nabytą przed chwilą wiedzę, ktoś inny czeka na spóźnionego kolegę, pozostali zaś śpieszą na dół do jadalni na drugie śniadanie.

Menu, uwidocznione na tablicy przed wejściem do stołówki, dowodzi, że uczniowie mają niezgorsze apetyty i, że kuchnia szkolna stara się tych apetytów nie zawieść. Młodzież, która uważa to za jeszcze jeden dodatkowy i wielki plus, nie wydaje się być z tego powodu niezadowolona a przeciwnie — jest pełna humoru i werwy. Może też właśnie dlatego ożywiają się cieniste, zadrzewione ulice starego Szczecina, kiedy pojawią się na nich młodzi kursanci w granatowych mundurkach...

St. Biskupski

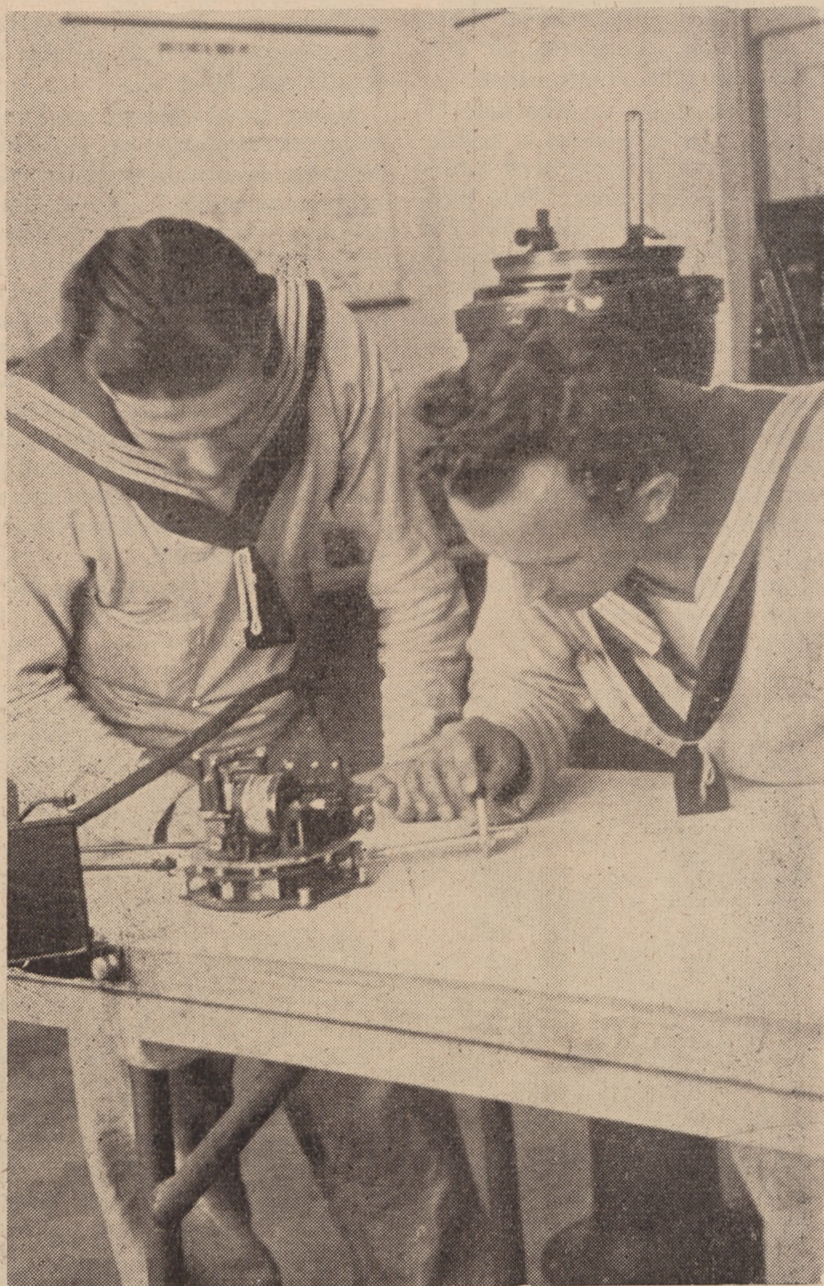


Uczniowie Państw. Szkoły Morskiej w Szczecinie (Wydział Nawigacyjny) fot. W.A.F

W OFICERSKIEJ SZKOLE MARYNARKI WOJENNEJ

Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej przygotowuje się na przyjęcie nowego turnusu kursantów. W całej Polsce odbywa się werbunek ochotników do szkół oficerskich, jednak najwięcej kandydatów zgłasza się do OSMW. Służba na morzu budzi największe zainteresowanie wśród naszej młodzieży. Kilka tysięcy zdrowych, młodych chłopców stanie wkrótce na komisję w Rejonowych Komendach Uzupełnień, aby otrzymać przydział do Marynarki Wojennej. Nie wszyscy z nich otrzymają ów upragniony przydział, gdyż służba marynarska jest ciężka i stawia wysokie wymogi fizyczne i umysłowe. Ci, którzy szczęśliwie przejdą przez komisję, zostaną przydzieleni do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, oczywiście o ile wykażą się szeregiem świadectw, wymaganych przez RKU.

Olbrzymie zainteresowanie młodzieży werbunkiem do OSMW, skłania nas do zamieszczenia reportażowego przekroju z życia tej szkoły. O warunkach przyjęcia do OSMW informują RKU, szkoły i organizacje młodzieżowe, my chcemy poinformować młodzież o pracy tej szkoły.



Kursanci Wydz. Nawigacyjnego wykreślają kurs okrętu przy pomocy elektr. przyrządu.

Trzeba na wstępie zaznaczyć, że jeśli ktoś myśli o łatwej karierze oficera Marynarki Wojennej, to się grubo myli. Zanim kandydat na oficera dostanie się do Szkoły musi przejść jeszcze egzamin wstępny z zakresu matematyki, fizyki i wiedzy ogólnej. Ścisła selekcja gwarantuje odpowiedni dobór kursantów, których następnie czeka kilkuletnia wytężona i sumienna praca i nauka. Kto chce zostać oficerem Marynarki Wojennej, powinien być przygotowany na taką właśnie pracę. Włożony wysiłek opłaci się jednak stokrotnie, gdyż służba na morzu ma wiele uroku i piękna.

Po tym krótkim wstępie, zapoznamy pokrótce Czytelników ze strukturą i życiem Szkoły. Mieści się ona w dużym i pięknym gmachu, położonym w pobliżu przystani portu wojennego. Dzieli się na dwa wydziały: nawigacyjny i mechaniczny.

Na wydziale nawigacyjnym szkolą się kandydaci na oficerów pokładowych, a na mechanicznym ci, którzy zamierzają zostać oficerami - mechanikami. Oba wydziały różnią się też z tej przyczyny pod względem programu nauczania. O przyjęciu na jeden z tych wydziałów decydują zdolności kursantów, którzy otrzymują w Szkole stopień podchorążego. W chwili obecnej kursantami Szkoły są także oficerowie wojsk lądowych, którzy już drugi rok odbywają tu przeszkolenie morskie.

Wchodzimy do jednej z obszernych sal wykładowych. Odbywa się tu właśnie wykład z zakresu nawigacji, prowadzony przez Komendanta Szkoły. Tym razem kursanci zaznajamiają się z budową i sposobem użycia podstawowego instrumentu nawigacji morskiej — sekstantu. Wykładowca opisuje dokładnie poszczególne części sekstantu i ich działanie.

„Łuk dolny, nazywa się sek-

torem, lub limbusem, część środkowa — alidadą, a poza tym znajdują się tu dwa lusterka, połączone z ramieniem ruchomym i szkiełka przyćmiewające" — objaśnia wykładowca. Kursanci drugiego roku mają już pewien zasób wiadomości z nawigacji, więc już łatwiej im przychodzi opanowanie tego instrumentu.

Na piersiach wielu z nich dostrzegamy krzyże i medale, — to oficerowie frontowi. Spotykamy ich także na wydziale mechanicznym podczas lekcji kreślenia, prowadzonej przez „cywilnego" profesora. Pochyleni nad stołami rysują poszczególne części maszyn okrętowych. Na jednym z planów widnieją szkice techniczne sprężarek, na innym — filtrów. Opanowując sztukę kreślenia, kursanci zapoznają się jednocześnie z budową tych części maszyn.

Szkoła posiada dobrze wyposażone gabinety naukowe-mechaniczne i nawigacyjne. W mechanicznym kursanci mogą przeprowadzać praktyczne ćwiczenia, na prawdziwych częściach maszyn, w nawigacyjnym — uczą się posługiwania busolą, żyrokompasem, elektrycznym przyrządem do wykreślania kursów itp. Jako pomoce naukowe służą kursantom także prawdziwe... miny i torpedy.

W innej sali natrafiamy na wykład fizyki, bo i tego również uczą się podchorążowie z pierwszego roku. Tematem wykładu jest wielokrążek i prawo zachowania energii. Wiedza ogólna jest niezbędna dla oficera Marynarki Wojennej, a zwłaszcza z zakresu nauk ścisłych. Podchorążowie uzupełniają tu wiadomości nabyte w gimnazjach i odświeżają je. Z tych samych względów powtarza się też materiał z zakresu historii, języka polskiego, literatury oraz innych.

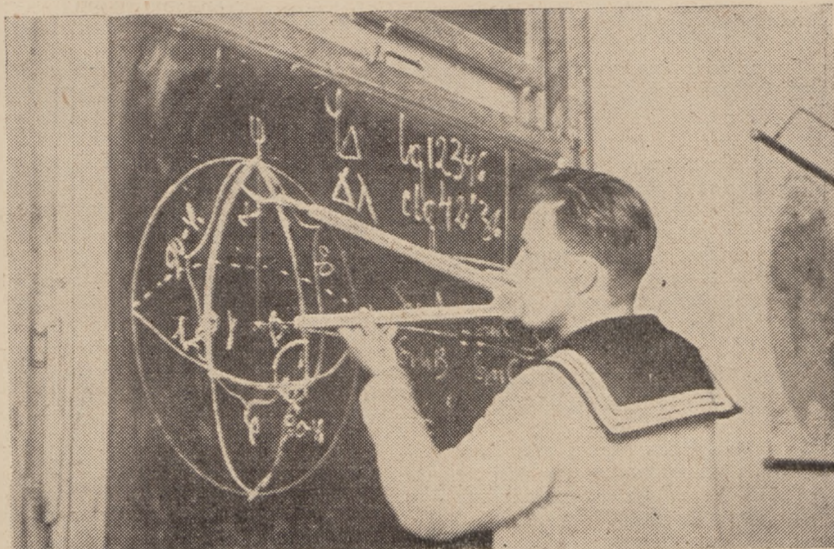
Szczególną wagę przykłada się do zagadnień społecznych i politycznych. Uświadomienie polityczno - społeczne jest bowiem nieodzownym czynnikiem kształtowania światopoglądu przyszłych oficerów Odrodzonej Marynarki Wojennej.

Opanowując wiedzę ogólną i fachowo - morską podchorążowie przystępują do licznych ćwiczeń praktycznych z zakresu łączności, sygnalizacji, wyszkolenia strzeleckiego itp. Jednocześnie prowadzi się na wodach basenów zaprawę wioślarską, a również wyszkolenie jachtingowe. Przygotowani już odpowiednio podchorążowie zostają następnie zaokrętowani na okręty wojenne i odbywają rejsy ćwiczebne na otwartym morzu. W roku ubiegłym kursanci OSMW pływali na ORP. „Błyskawica" i na trałowcach. W najbliższych miesiącach ma powrócić z Anglii ORP. „Iskra", który stanie się szkolnym żaglowcem OSMW.

Nauka i ćwiczenia praktyczne, dalekie rejsy morskie i praca — oto droga prowadząca do zdobycia tytułu oficera Marynarki Wojennej.

Zwiedzamy również szkołę od „kuchennych schodów". O kuchni, co prawda, nie będziemy się zbytnio rozpisywać, ale według opinii kursantów jest wyśmienita i co ważniejsze — obfita. Również o salach sypialnych musimy powiedzieć, że mogą służyć jako wzór czystości, porządku i higieny. Dłużej zatrzymujemy się w obszernej, jasnej świetlicy, udekorowanej naprawdę z artystycznym smakiem. Wyposażona ona jest w bibliotekę, gry i pisma. Tu gromadzą się w chwilach wolnych od nauki i pracy podchorążowie, by odpocząć przy miłej rozrywce.

fot. W.A.F. **Jot-wu.**



Zadania trygonometryczne wchodzą również w zakres nauki 1-go roku O. S. M. W.



Ćwiczenia praktyczne przy kompasie pokładowym.

Kanał Odra — Dunaj

Dla Niemiec, posiadających szereg wielkich i dobrze rozbudowanych portów na Morzu Północnym sprawa Odry schodziła na plan dalszy. Rozwojowi żeglugi śródlądowej sprzyjała uregulowana Łaba. Odrą zajęto się o wiele później i tylko dlatego, że prace regulacyjne miały wpłynąć na usprawnienie żeglugi i zlikwidowanie zastoju we flotyllach rzecznych.

Przyczynę tego stanu rzeczy tłumaczy fakt, że Odra jest wśród wielkich rzek żeglownych jedyną, która posiada tylko jednostronne t. j. prawobrzeżne dopływy żeglowne. Dopływy te ściśle wiążą się z dorzeczem Wisły, dochodząc w niektórych wypadkach do 350 km w głąb kraju. Natomiast lewobrzeżne dorzecze Odry ogranicza się do wąskiego skrawka wzdłuż brzegu i nie ma żadnego powiązania z systemem rzeki Łaby.

O ścisłym, naturalnym powiązaniu geograficzno-komunikacyjnym rzeki Odry z obszarem prawobrzeżnym t. j. z ziemiami polskimi wchodzącymi dziś w całości w skład Państwa Polskiego, wymownie świadczą cyfry dotyczące żeglugi odrzańskiej.

Przywóz drogą wodną do Szczecina wynoszący w 1913 roku przeszło 2.314 tys. ton, nie potrafił podnieść się po wojnie światowej do 1932 roku ponad 1010 tys. ton na skutek odpadnięcia od Niemiec znacznej części obszaru prawobrzeżnego, który przypadł Polsce. Tranzyt na Warcie do Odry, który przed pierwszą wojną światową wynosił 800 tys. ton, spadł do 300 tys. w roku 1935.

Prawie 90% tych zmniejszonych obrotów pochodziło ze śląskiego zagłębia przemysłowego.

Te dane, które nie są rezultatem jedno lub dwu-rocznej gospodarki niemieckiej ale całego dwudziestolecia, mówią bardzo wiele. Cyfry te świadczą o tym, że kierunek niemieckich dróg handlowych nigdy nie łączył się z Odrą, że jedynie zaborczość niemiecka, świadome parcie na wschód w myśl hasła „Drang nach Osten" w celu dokonania grabieży na ziemiach słowiańskich — nakazywała im utrzymanie Odry w swoim posiadaniu.

Cyfry te świadczą również o tym, że ze względów gospodarczych jedynie państwo Polskie jest w sposób najbardziej żywotny zainteresowane w posiadaniu Odry.

Po wyjaśnieniu, że całe znaczenie dowozu drogą wodną do Szczecina pochodzi z Polski, należy stwierdzić, że dopiero teraz powstają warunki do pełnego i racjonalnego wykorzystania możliwości żeglugowych rzeki Odry, że dopiero teraz powstaną normalne, zdrowe warunki rozwoju portu Szczecińskiego.

Charakterystyczne jest przy tym, że pomimo niekorzystnej polityki taryfowej, dającej wyraźne przywileje przewozom na dalsze odległości — **Szczecin nie przestał być portem rzecznym.** *Obroty drogą wodną zawsze przekraczały obroty kolejowe.*

Mało tego. Mimo ulg taryfowych systematycznie spadały przewozy Łabą, dając dowód nierealności powiązania Szczecina z gospodarką zachodnich i środkowych Niemiec.



Spójrzmy teraz na inne cyfry. Na cyfry planu trzyletniego. Plan trzyletni przewiduje roczny przewóz Odrą ponad 5 milionów ton w obu kierunkach oraz poprawienie warunków żeglownych. Poniżej ujścia Warty warunki żeglowne Odry pozwalają na ruch statków o pełnej ładowności 600-650 ton, zaś nieco niżej możliwa jest żegluga nawet statków 1.000 tonowych Powyżej ujścia Warty głębokość zanurzenia przy najniższym średnim stanie wód wynosi 1,2 m, czyli jest ono dostępne dla statków 600—650 tonowych i to tylko przy wykorzystaniu 2/3 ich ładowności.

W celu poprawienia tego stanu rzeczy plan przewiduje rozbudowę systemu, zasilającego zbiorniki wodne, które znajdują się w górnych częściach dorzecza o 100%. Umożliwi to w 1950 roku zwiększenie możliwości przewozowych Odrą o 20%, t. j. do 6 mil. ton.

Zrealizowanie tego planu jeszcze bardziej udogodni zarówno Dolnemu, jak i Górnemu Śląskowi, korzystanie z taniej drogi wodnej dla przewozu węgla, oraz niezbędnych dla przemysłu śląskiego rud i surowców.

Drugim zagadnieniem, które stało się aktualnym po odzyskaniu Odry przez Polskę, jest kanał Odra—Dunaj. *Plan wykonania tego kanału został już uzgodniony. Na odbytej w kwietniu b. r. konferencji między rzeczoznawcami polskimi i czechosłowackimi zatwierdzono projekt budowy tego kanału, opracowany przez polskiego inż. Z. Dziewońskiego. Zgodnie z projektem kanał biec będzie od kanału Gliwickiego wzdłuż prawego brzegu Odry, przekroczy tę rzekę podwójnym mostem kanałowym w rejonie granicy i w okręgu ostrawskim prowadzić będzie wzdłuż lewego brzegu.*

Największą trudność przedstawiało zagadnienie połączenia obu rzek ze względu na różnicę poziomu między Dunajem a Odrą. Różnica wynosi 50 m. Zgodnie z projektem, trudność zostanie pokonana przez wybudowanie przy zejściu ze stanowiska szczytowego do Dunaju dwóch przenośni (zamiast przewidywanej jednej), które podniosą statek z jednej strony i pokonując wysokość 50 m dźwignie go na drugą stronę

Ogółem kanał pokona różnicę wysokości równą 97 m, między kanałem Gliwickim a stanowiskiem szczytowym w miejscowości Hranice na Morawach.

Koszt budowy odcinka polskiego między Koźlem a granicą państwa, o długości około 50 km wyniesie około 6 miliardów złotych. Okres budowy przewiduje się na 6 lat.

Myśl budowy kanału nie jest nowa. Niemcy oddawna zwracali uwagę na ten szlak wodny. Kanał, który zamierzali wykonać, miał być wykorzystany dla gospodarczego i praktycznego opanowania Bałkanów i Bliskiego Wschodu. Ale realizowanie tego planu stało się możliwe dopiero dziś, gdy tak w Polsce jak i Czechosłowacji zwyciężyła idea demokracji ludowej, kiedy w życiu gospodarczym obu państw panuje planowość, kiedy w rezultacie zdrowych sąsiedzkich stosunków powstały zdrowe warunki, niezbędne dla współpracy gospodarczej.

Zachodzi pytanie: jakie będą konkretne korzyści z budowania kanału Odra—Dunaj?

Budowa kanału zmieni układ sił gospodarczych na Bałkanach i przyczyni się do rozwoju życia gospodarczego, które w licznych dziedzinach było zacofane ze względu na hamowanie możliwości rozwojowych i brak odpowiednich dróg przewozowych. Dzięki budowie kanału Odra stanie się znakomitym szlakiem tranzytowym dla Czechosłowacji, silnie związanej współpracą gospodarczą z Polską oraz wielkim szlakiem o znaczeniu międzynarodowym, łączącym południe Europy ze Skandynawią. Państwa, które cechuje już obecnie ścisła współpraca gospodarcza: Bułgaria, Czechosłowacja, Jugosławia, Węgry i ZSRR — będą mogły bezpośrednio korzystać z tej arterii.

Oczywiście dla Polski, jako niepodzielnie władającej Odrą i Szczecinem inwestycja ta będzie miała pierwszorzędne znaczenie. Nastąpi wydatne wzmożenie żeglugi o międzynarodowym znaczeniu, wzrośnie obrót portu szczecińskiego, rozwiną się przedsiębiorstwa usługowe, napłyną dewizy.

Ponadto budowa kanału umożliwi nam uzyskanie wielu towarów przywozowych z zagranicy po znacznie niższej cenie, niż dotychczas, zbliży nas gospodarczo z państwami południowej Europy.

Z drugiej strony zyskujemy poważne zdolności konkurencji na rynku bałkańskim pod względem wywozu naszych towarów, dzięki skróceniu i potanieniu transportu oraz uniknięciu pośrednictwa, uzyskanie jeszcze jednego rynku zbytu wzmocni nasze pozycje wobec odbiorców polskich towarów na innych rynkach.

Zanim jednak zostanie zrealizowany projekt budowy kanału, zostanie uruchomiona czeska żegluga na Odrze. Już skierowano do Szczecina pierwsze jednostki wykonane w stoczniach holenderskich — parowce holownicze: „Prezydent Benesz" i „Opawa" oraz trzy barki ładowne. Stocznie wykań-

czają budowę 3 dalszych parowców i 2 barek.

Do końca roku ładowność czeskiej flotylli rzecznej na Odrze będzie wynosiła 30.000 ton. Najważniejszym zadaniem tej flotylli będzie dowóz ze Szczecina rudy szwedzkiej przeznaczonej dla przemysłu czeskiego. Na specjalną uwagę zasługuje entuzjazm społeczeństwa czeskiego w związku z poczynaniami rządu. Dr. Artoplus w „Tygodniu Gospodarczym" Czechosłowackich Izb Przemysłowo-Handlowych pisze: „Nowa polska granica jest dla nas oknem na świat. Polskie morze jest do pewnego stopnia naszym morzem". Mówiąc o Szczecinie stwierdza: „Mało kto wierzył, że 9-cio miesięczny polski plan inwestycyjny 1946 roku uważany za eksperyment, fantazję i propagandę — zostanie wykonany. Tymczasem już w sierpniu 1946 roku dokonano pierwszych przeładunków".

Możemy ze swej strony dodać, że również plan budowy kanału zostanie wykonany na czas i na Odrze pojawią się bandery wszystkich zaprzyjaźnionych z nami państw południowej Europy.

R. G.

Miły Prenumeratorze!

Przy przekazywaniu należności za prenumeratę naszego pisma

pamiętaj, że:

1. czytelne i dokładne podanie na blankiecie czekowym swego adresu,

2. wyraźne podanie przeznaczenia wpłaty,

3. wpłacanie należności za prenumeratę we właściwym terminie, czyli z góry zapewni Ci nienaganne dostarczanie pisma i uwolni Cię od monitowania.

Oszczędź sobie i nam reklamacji, stosując się do naszych wskazówek.

Prosi Cię o to bardzo

CENTRALNY KOLPORTAŻ

Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

W domenie „czarnych diamentów"

Nad kamiennym nabrzeżem zawisł nieruchomo żuraw pływającej stacji bunkrowej, a do jej otwartych luków transporter nieprzerwanym strumieniem sypie „czarne diamenty". Stalowy taśmowiec owiany chmurą czarnego pyłu z głuchym chrobotem swych kół niesie masę węgla. Od wywrotnicy wagonowej, która zasila transporter, co chwila dobiega grzechot sypiących się brył.

Na górkę rozrządową przed wywrotnicą automat złożony ze stalowej liny zaopatrzonej w haki, ciągnie w tej chwili wagon pełen węgla. Lina nawija się powoli na bęben, poruszany elektrycznym silnikiem. Głośne stuknięcie zderzaków, opróżniony przed chwilą wagon zjeżdża z płyty wywrotniczej, ustępując miejsca pełnemu.

Bronisław Kleinszmid zręcznym ruchem podstawia pod toczące się koło stalową płozę, sypiąc równocześnie piasek na szynę. Wagon staje. Dwukrotne beknięcie klaksonu daje kraniście sygnał, że wagon gotów do opróżnienia. Równocześnie elektryczna przesuwnica stawia pusty wagon na bocznym torze i wraca na miejsce po następny.

Kranista Kowalski włączył motory i oto wagon powoli podnosi się do góry, opiera na stalowych podporach, wywracając się kołami do góry. Z głośnym hukiem węgiel sypie się na będący stale w ruchu taśmowiec.

Tymczasem Kleinszmid stoi obok, kurząc swą krótką fajeczkę. Na czarnej od pyłu twarzy nie widać 62 lat życia, jak nie widać ich w ruchach krzątającej się szybko postaci. Od trzech lat dzień w dzień lub noc w noc podstawia on na płytę wagony, odstawia je, kurzy swą fajkę, zaciera ręce, chwyta płozę i łopatkę z piaskiem, zatrzymuje wagon, daje sygnał i znów od początku...

Kleinszmid i Kowalski spieszą się. Każdy ruch jest naprawdę wyliczony. Podstawiony pociąg, to same „dwudziestki"[1]), a oni chcą pokazać, że potrafią we dwóch rzucić na taśmowiec 400 ton węgla w ciągu godziny.

— Gdyby to były „czteroosiówki"[2]) — wzdycha ukradkiem Kleinszmid! Wtedy pokazalibyśmy, że umiemy i 500 ton w ciągu godziny wysypać! Znów beknięcie klaksonu i znów wagon z szumem motoru wywrotnicy sunie do góry.

Po drugiej stronie stalowego taśmowca przysiadł statek. Powiedziałby ktoś może, że nie przysiadł, a siedzi „na mur", załadowany węglem do pełna. To czekający na holowniki szwedzki



Trymerzy przy pracy.

parowiec „Omberg". Ma niedługo wyjść z portu. Opodal, przy drugim taśmowcu zwanym gumowym, przysiadły s/s „Marpesia" — Norweg i jego „krajan" „Don". Oba te statki są również gotowe do wyjścia.

Obok „Dona" kręcą się już nawet dwa holowniki „Tytan" i „Czapla". Załoga statku krząta się po pokładzie. Zabuczała syrena i „Tytan" ostrożnie rusza. Hol napręża się coraz bardziej, rusza również i „Czapla". Kadłub statku powoli odsuwa się od nabrzeża, dając miejsce pod taśmowcem następnemu.

Przy nabrzeżu Szwedzkim, w rogu basenu pod potężnym dźwigiem mostowym, przysiadł s/s „Ragni". Stalowy czerpak dźwigu raz po raz ginie w jego przepastnym luku, porywając porządne porcje rudy, którą niesie następnie do stojących na pobliskim torze wagonów. Kabina szybko wraca nad pokład, owiana burym pyłem, unoszącym się znad wagonu. Opodal „Ragni" bieli się wysokim mostkiem s/s „Fredborg" z Vestervik. Nad otwartymi ładowniami pracują dwa dźwigi nr 10 i 9, przenoszące mozolnie węgiel z wagonów na pokład. W otwartym oknie kabiny dźwigu nr 10 ukazuje się znajoma twarz kranisty i montera dźwigowego w jednej osobie, Franciszka Niedźwiedzia. Kiwa ręką, zapraszając nas do siebie na górę. Dostajemy się na most. Kabina z żurawiem powoli podjeżdża jak najbliżej nas, ułatwiając nam wejście do środka.

Nie zdążyliśmy jeszcze na dobre zamknąć za sobą drzwi, gdy dźwig powoli rusza do przerwanej na moment pracy.

Nasz znajomy, stary, wytrawny kranista mający na swym koncie 20 lat pracy zawodowej, zręcznie manipuluje kotem[3]), wjeżdżając na pokład. Wskazówka wysięgu ramienia stoi uparcie na 17-ce. Okazuje się, że ramię dźwigu wychyla się w tej chwili nad pokład na odległość 17 metrów. Prawa ręka kranisty szybko przesuwa hebel szlisowy[4]) naprzód, podczas gdy lewa noga — bo mistrz Niedźwiedź i w ten sposób potrafi usprawnić swą pracę — przy pomocy hebla hupowego[5]) opuszcza pełen węgla czerpak niemal do połowy luku, gdzie szybko go otwiera, wysypując zawartość. Znów ruch ręką i nogą, tym razem w przeciwną stronę i oto czerpak szybko wychyla się z luku i podnosząc się, ucieka wraz z dźwigiem nad wagon. Tu mistrz Niedźwiedź musi najbardziej uważać. Podczas gdy na pokładzie i w lukach nie ma ludzi, na wagonie stoi robotnik, który podgarnia węgiel pod stalowy chwytak. O wypadek z tym „ciężkim narzędziem" nie trudno, toteż szczęki wolniutko opadają na kupę węgla. Za to z powrotem chwytak popędzi ile mocy w motorach.

— Najbardziej trzeba z tym uważać w czasie nocnej pracy. Ciemne ubrania trymerów niczym nie odznaczają się od czarnej masy węgla. Toteż gdyby się kranista spieszył, moment nieuwagi i zamiast węgla poniósł by zmiażdżonego trymera do luku.

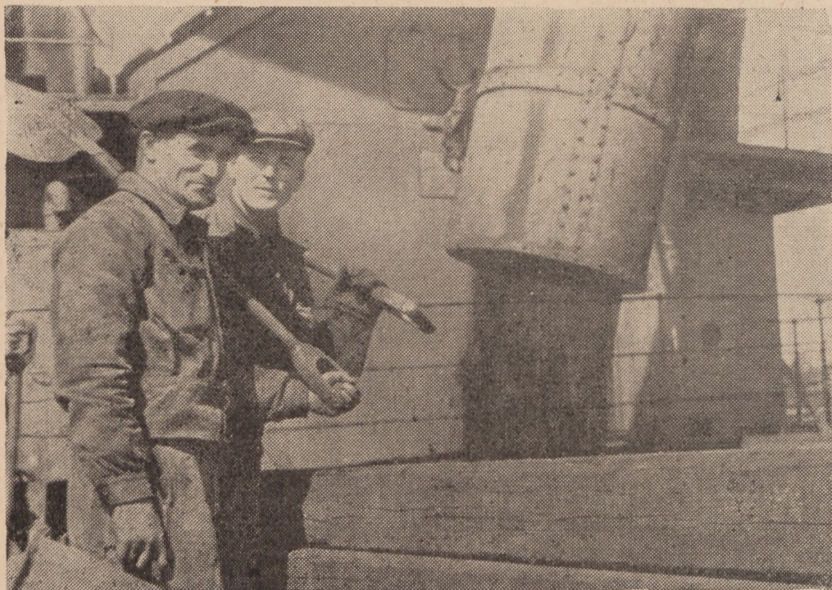
Spoglądamy z wysokości niemal drugiego piętra na zatłoczone nabrzeże. Zza pracujących dźwigów, zza sznurów wagonów pełnych węgla, widać jeszcze fiński parowiec „Veli Ragnar" i norweską „Disę", ładujące również bez przerwy. Podchodzi sapiąca lokomotywa przetokowa, wtaczając długi sznur załadowanych wagonów, świeżą porcję dla uwijających się bez przerwy dźwigów.

W kabinie kranisty słychać stale szum elektrycznych motorów i trzask specjalnych wyłączników. Środek kabiny zajmuje „król" - wał, wokół którego kabina wraz z ramieniem obraca się. Tuż za nim chrzęści trybami planeta[6]) a obok pracują dwa potężne motory — serca dźwigu. Czuwa nad nimi nie tylko mistrz Niedźwiedź, lecz także i jego pomocnik - mechanik. Szybkie ruchy kabiny mówią o nieprzerwanej pracy dźwigu. Trzask wyłączników miesza się z szumem motorów, szczękiem potężnego chwytaka, dudnieniem sypiącego się węgla.

Cztery, pięć wagonów węgla ląduje w ciągu godziny w przepastnych lukach. Mistrz Niedźwiedź, kandydat na przodownika pracy wśród kranistów, potrafi przeładować w ciągu jednej szychty t. j. 8 godzin pracy — do 600 ton naszych „czarnych diamentów".

W tej chwili kot znów stanął na „jazda w przód", a dźwig z kołyszącym się w tej chwili chwytakiem popłynął nad pokład z ostatnią porcją. Za chwilę zaczerpnie już z nowo podstawionego wagonu, by w dalszym ciągu zapełniać otwarty luk s/s „Ragni"...

ws.



Fot. W.A.F.

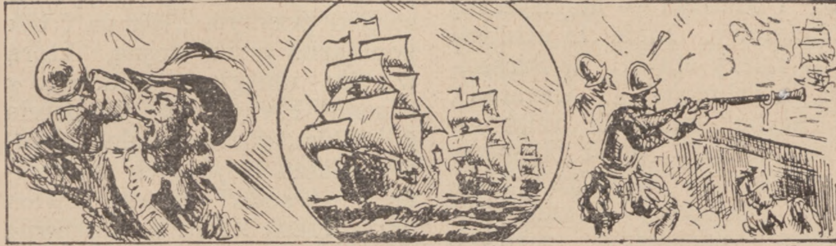
Przez rurę teleskopową taśmowca węgiel dostaje się do luków okrętowych.

1) wagon z ładunkiem 20 ton węgla.
2) wagon czteroosiowy z 30 tonami węgla.
3) przełącznik do jazdy kabiną w przód lub w tył.
4) dźwignia otwierająca i zamykająca chwytak.
5) dźwignia do podnoszenia i opuszczania chwytaka.
6) urządzenie, pozwalające na równoczesne wykorzystanie pracy motorów do otwierania czerpaka, opuszczania go i jazdy po moście.



Odyseja zaginionej eskadry stanowi ciekawy fragment z działań Floty Polskiej w XVII wieku. Wypadki te poprzedziły osławioną bitwę pod Oliwą, egzaminując niejako sprawność bojową młodych załóg, werbowanych najczęściej spośród obeznanych już z morskim rzemiosłem Kaszubów. Załogi okrętów polskich stanęły na wysokości zadania.

*



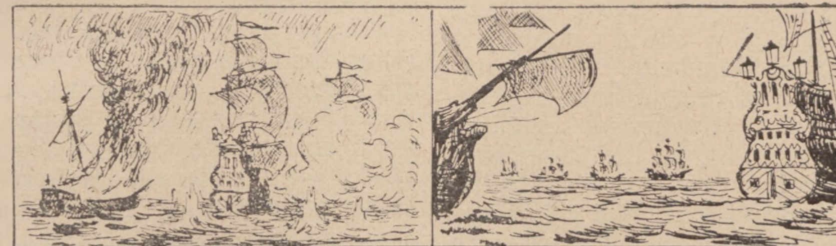
Kiedy eskadra polska (w skład której wchodził okręt flagowy „Król Dawid", a następnie „Wodnik", „Arka Noego" i uzbrojona szkuta) znalazła się na wysokości Helu, napotkała tam niespodziewanie szwedzką eskadrę admirała Gyllenhjelma, liczącą 12 okrętów. Mimo czterokrotnej przewagi wroga, Polacy pierwsi zaatakowali, przełamując się się przez pierścień okrętów nieprzyjaciela.

*



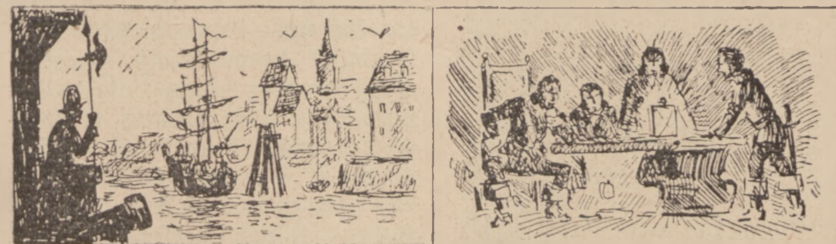
Echa boju dotarły nawet do Gdańska, a zauważona później eskadra szwedzka nasunęła przypuszczenie, że okręty polskie zostały zniszczone. Tymczasem nasza eskadra pruła spokojnie fale Morza Bałtyckiego, kierując się na zachód, ku Łebie. Tutaj oczekiwało ją jednak spotkanie z drugą eskadrą szwedzką liczącą aż 24 okręty!

*



Wywiązał się zacięty bój. Polacy brawurowym atakiem zadali przeciwnikowi poważne szkody, sami odnosząc w tym nierównym boju liczne straty w rannych i zabitych. Kilka dział zostało zniszczonych, a na szkucie wybuchł pożar. O wiele gorzej musiała wyjść jednak eskadra szwedzka, którą zupełnie rozproszona, uchodziła śpiesznie z placu boju.

*



Nie mając innego wyjścia — eskadra polska zawinęła do portu w Kołobrzegu, a dowódcy okrętów zebrali się w mesie na „Królu Dawidzie" radząc nad sytuacją. Powrót był bowiem odcięty przez wielekroć silniejszego nieprzyjaciela. Długo w noc ciągnęły się obrady, wreszcie zdecydowano, że należy zaryzykować przełamanie blokady.

*



Po sześciodniowej odysei, „zaginiona" eskadra znalazła się nagle pod Helem i korzystając z mgły i sztormu, po krótkiej wymianie strzałów z eskadrą admirała Gyllenhjelma, przerwała blokadę i wpłynęła w ujście Wisły. Owacjom na cześć załóg śmiałej eskadry — nie było końca. Gdańsk żył przez dłuższy czas wrażeniami tej historii, dopóki nowe czyny — w boju pod Oliwą, nie przyćmiły sławy minionych...

Rys. i tekst: Sławomir Sierecki.

ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA

nienia jak obecnie. Ograniczała się ona przeważnie do obsługiwania linii Gdynia — Hel oraz do organizacji i obsługi wycieczek po Zatoce Gdańskiej. Dziś olbrzymi pas wybrzeża morskiego wymaga nowego rozwiązania, w dużym stopniu odmiennego od założeń przedwojennych, skierowując żeglugę Przed wojną, wobec szczupłości naszego Wybrzeża, sprawa żeglugi przybrzeżnej nie stanowiła tak ważnego zagadprzybrzeżną na nowe tory.

Najważniejszym zadaniem jest połączenie wszystkich naszych portów regularnymi liniami pasażerskimi i towarowymi. Obok tego do zadań specjalnych należy uruchomienie w sezonie letnim specjalnych połączeń pomiędzy ośrodkami wypoczynkowymi i kuracyjnymi Wybrzeża. Po trzecie wreszcie — odpowiedniego rozwiązania wymaga niezwykle aktualna sprawa obsługi bardzo ożywionego w sezonie ruchu turystyczno - wycieczkowego, w którym turyści z całej Polski przybywają nad Bałtyk.

Celem realizacji powyższych zagadnień powstało w 1947 roku specjalne przedsiębiorstwo Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf" z siedzibą w Szczecinie, posiadające we wszystkich portach Wybrzeża własne delegatury, oddziały i placówki, od razu przystępując do organizacji na szeroką skalę żeglugi przybrzeżnej.

Pierwsze jednostki oddano do użytku już w roku 1947, ustanawiając pierwsze linie regularne: Gdynia — Sopot — Hel oraz Szczecin — Świnoujście i Szczecin — Międzyzdrój Południowy. Linie te obsługiwały cztery statki: w Szczecinie „Telimena", „Ukraina", „Grażyna", holownik „Wilk" — przebudowana przez Niemców przedwojenna „Jadwiga". Statki te przewiozły kilkadziesiąt tysięcy pasażerów zarówno wczasowiczów i wycieczkowiczów jak i stałych mieszkańców Wybrzeża.

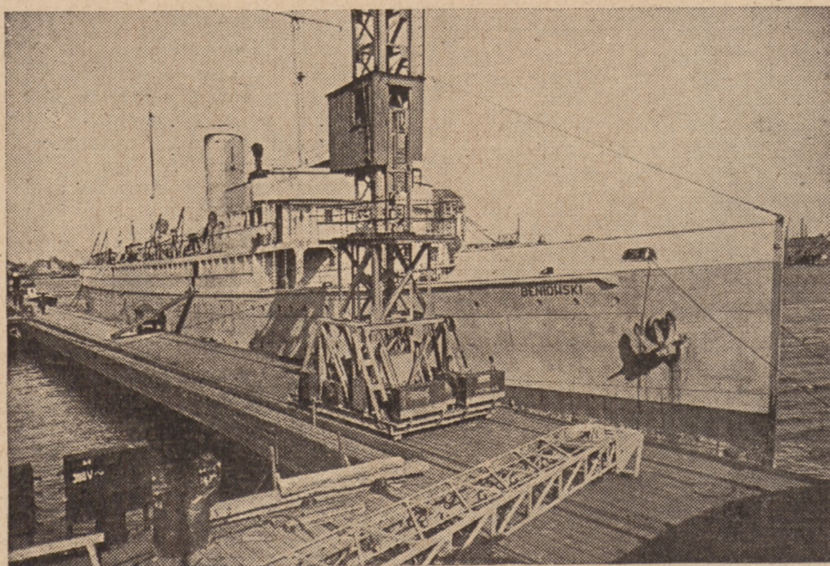
W międzyczasie tabor pływający „Gryfu" poważnie się zwiększył. Przedstawia się on następująco: Największą jednostką i dumą „Gryfu" jest s/s „Beniowski", parowiec o napędzie turbinowym, mający 1.912 BRT i zabierający na pokład 1.200 pasażerów. Otrzymaliśmy go w ramach reparacyj wojennych. Statek ten znajduje się w chwili obecnej w Stoczni Gdańskiej, gdzie przeprowadza remont maszyn. Będzie on utrzymywał regularną komunikację na linii Gdynia — Szczecin oraz służyć będzie prawdopodobnie dla celów wycieczkowych na innych szlakach bałtyckich.

Poza „Beniowskim" kończą swe ostatnie przygotowania przed rozpoczęciem pracy i inne jednostki „Gryfu", s/s „Diana", m/s „Aldona", m/s „Narew", mający objąć stałą linię towarową między Gdynią i Szczecinem, oraz m/s „Olimpia". Na dłuższy pobyt w stoczni przybyła „Wanda", tak popularna przed wojną, którą w roku ubiegłym wydobyto z basenu Prezydenta w porcie gdyńskim, gdzie została w czasie działań wojennych zatopiona. „Wanda" przez pewien okres czasu leżała na mieliźnie w pobliżu Gdyni, oczekując swej kolejki na doku. Wymaga ona kapitalnego remontu. Dla potrzeb „Gryfu" pływać będzie także i holownik „Wilk".

Podobnie jak dotychczas wygląda „W a n d a", wyglądała przed rokiem „Diana". Dziś piękny ten statek mogący pomieścić niemal 1.000 pasażerów, idealnie przystosowany dla celów turystycznych, lśni świeżą bielą farby i panującą wszędzie czystością. Stocznia Gdańska przeprowadziła kapitalny remont kadłuba a Stocznia Północna — specjalistka od wszelkiego rodzaju prac stolarskich, słynna z przebudowy „Sobieskiego", dokonała wykończenia wnętrz.

Poza istniejącymi w roku ubiegłym liniami regularnymi, uruchamia się obecnie cały szereg nowych: Szczecin—Stopnica, Gdynia—Szczecin w bezpośredniej komunikacji pasażerskiej oraz tę samą linię w komunikacji pasażersko - towarowej, którą obsługiwać będzie „Narew", linię Gdańsk — Hel oraz prawdopodobnie Nowy Port — Sopot — Hel, z tym, że statek obsługujący tę linię bazowałby w Nowym Porcie.

Tak więc, już niebawem statki „Gryfu" przyjmą na pokład pierwszych pasażerów, pierwsze wycieczki i wczasowiczów, służąc nie tylko dla usprawnienia komunikacji ale przyczyniając się równocześnie do poznania przez szerokie rzesze mieszkańców Polski piękna naszego Wybrzeża i Bałtyku. *sw.*



S/s „Beniowski" (1.912 BRT) — największa jednostka naszej żeglugi przybrzeżnej. (Fot. K. Komorowski)

Typy polskich statków

Rozpoczęcie na stoczni Gdańskiej budowy specjalnych statków do przewozu węgla i rudy, prawdopodobnie po raz pierwszy uświadomiło szeroki ogół w Polsce, że nie wszystkie statki morskie są do siebie podobne i nie wszystkie można używać do jednakowych celów. Statek przystosowany do przewozu pasażerów nie może być ekonomicznie użyty do transportu węgla lub złomu. Innego statku potrzeba do przewozu nafty, a innego do przewiezienia ładunku jaj albo mięsa. Różnorodne potrzeby przewozowe, związane z wielką rozmaitością towarów wymienianych w międzynarodowym handlu morskim, powodują w dobie obecnej dążenie do jak największej specjalizacji tonażu, to znaczy używania dla określonych celów tylko ściśle określonych typów jednostek pływających.

Polska flota handlowa również posiada w swoim składzie rozmaite typy i kategorie statków, przenaczone do spełniania różnorodnych usług przewozowych i technicznych. Podobnie bowiem, jak we flotach innych państw morskich świata, nie wszystkie nasze statki służą tylko do przewozów. Znaczna ich ilość przeznaczona jest wyłącznie do utrzymywania dróg wodnych w stanie używalności. Tę ważną dla żeglugi funkcję pełnia u nas statek ratowniczy „Smok", jak również 5 pogłębiarek i ponad 50 holowników, w czym 2 specjalne potężne lodołamacze „Posejdon" i „Swarożyc". W niedługim czasie kategoria naszego tonażu przeznaczona do obsługi morskich dróg wodnych powiększy się również o 8 kutrów pilotowych, zamówionych w Szwecji i Holandii.

Statki używane do właściwych celów przewozowych dzielą się u nas, podobnie jak na całym świecie, na liniowce, trampy i statki rybackie.

Liniowce, jak wskazuje ich nazwa, są to statki kursujące na regularnych liniach żeglugi, gdzie odwiedzają stale te same porty według z góry zapowiedzianych rozkładów jazdy. Liniowce dzielą się na trzy zasadnicze grupy. Pierwszą z tych grup tworzą statki dalekomorskie, przeznaczone do przewozu pasażerów, poczty i niewielkich ilości ładunków drobnicowych. Drugą grupę stanowią jednostki dalekomorskie zasadniczo towarowe, jednak z niewielką ilością (zwykle 12) miejsc pasażerskich. Do trzeciej wreszcie grupy zaliczamy statki kursujące na liniach regularnych żeglugi przybrzeżnej.

W powyższych trzech grupach statków liniowych, Polska dysponuje następującymi jednostkami:

a) dalekomorskie liniowce pasażerskie: m/s „Batory", m/s „Sobieski".
b) dalekomorskie liniowce frachtowe: m/s „Generał Walter", s/s „Kiliński", s/s „Kościuszko", s/s „Pułaski", m/s „Warta", m/s „Warvński", s/s „Hel", m/s „Lechistan", m/s „Lewant", m/s „Oksywie", s/s „Olsztyn", s/s „Opole", s/s „Śląsk", s/s „Lech", s/s „Lublin".
c) Liniowce żeglugi przybrzeżnej: s/s „Beniowski", s/s „Waza", oraz około 15 innych jednostek o mniejszym tonażu.

Odnośnie grupy liniowców frachtowych należy zaznaczyć, że takie statki, jak „Lech" i „Lublin" możnaby właściwie wydzielić w osobną podgrupę statków chłodniczych, ze względu na posiadane przez te jednostki chłodnie do przewozu środków spożywczych. Również statek „Waza" zaliczyć trzeba do osobnej podgrupy, gdyż jest to specjalnie skonstruowany prom do przewozu całych pociągów kolejowych przez cieśniny morskie.

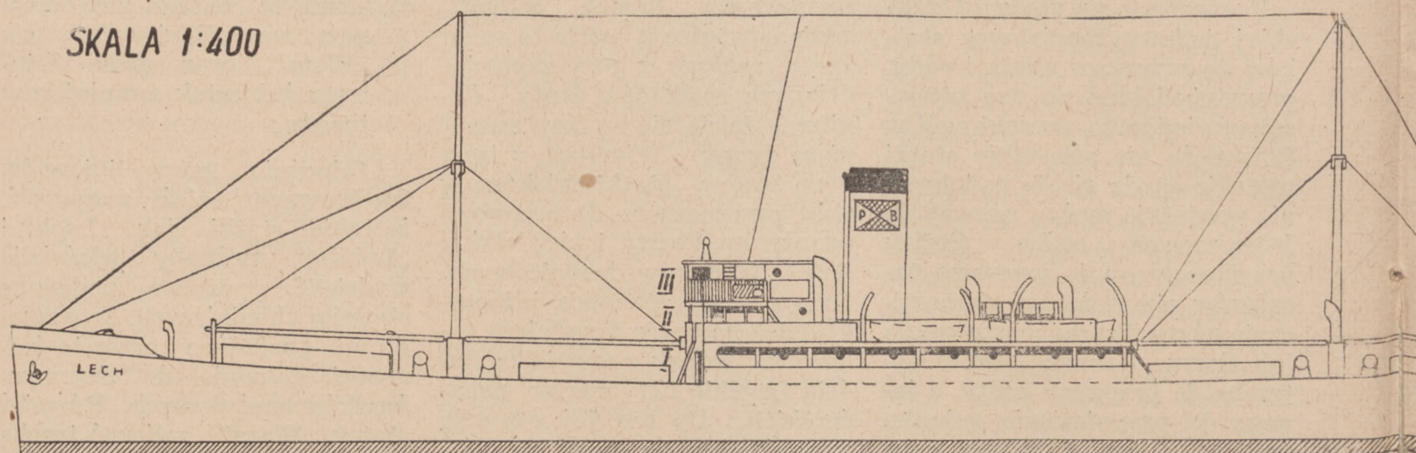
Statki trampowe są to jednostki wyłacznie towarowe, znacznie powolniejsze lecz i oszczedniejsze w eksploatacji niż liniowce. Są one używane w żegludze nieregularnej, bez ustalonych tras i rozkładów jazdy. W naszej flocie morskiej posiadamy następujące trampy: s/s „Bałtyk", s/s „Białystok", s/s „Borysław", m/s „Morska Wola", s/s „Narwik", m/s „Stalowa Wola", s/s „Tobruk", s/s „Katowice", s/s „Kolno", s/s

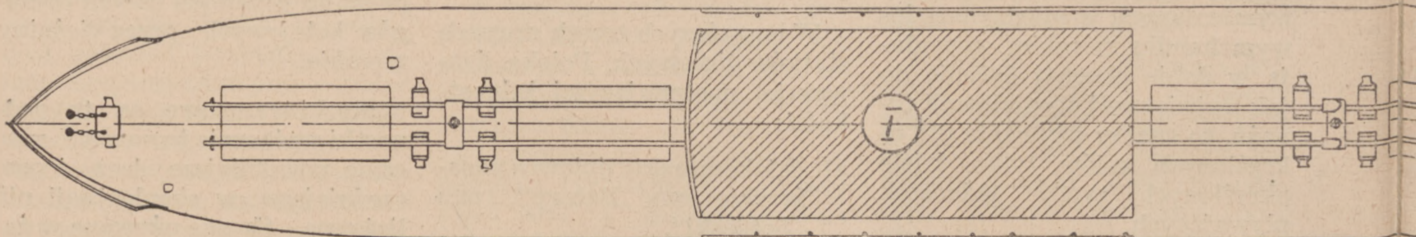
(dok. na str. 20-ej)

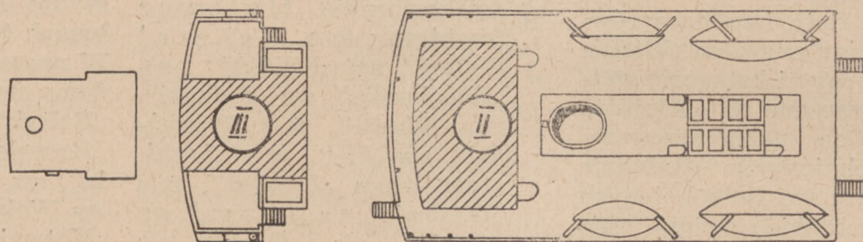


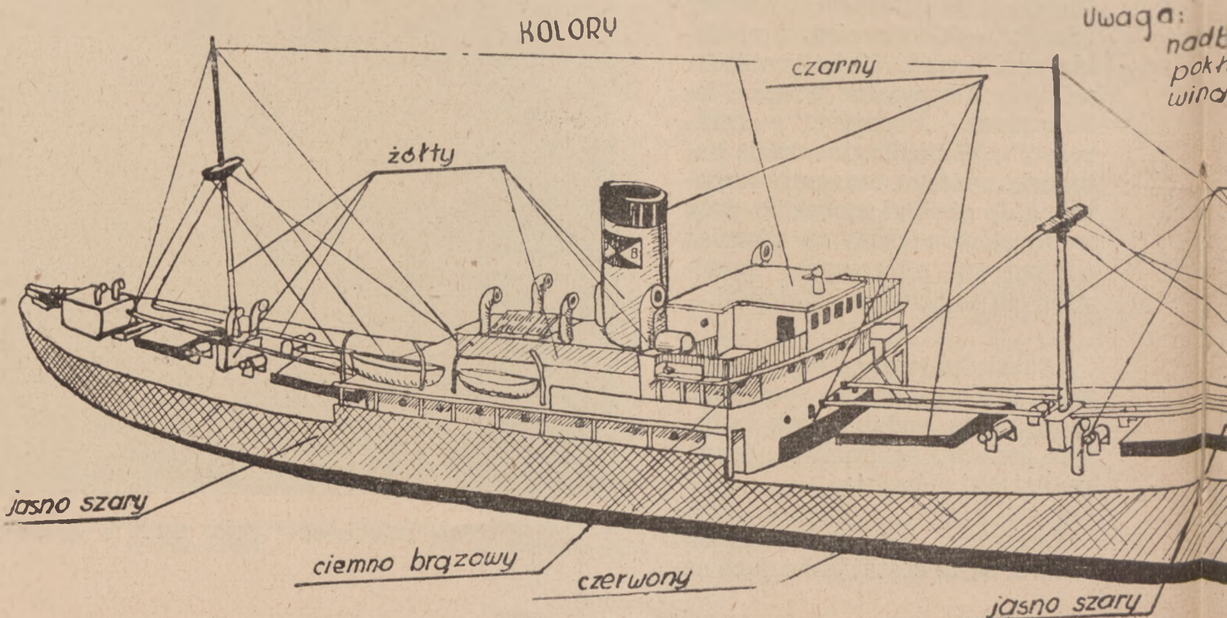
S/s „Kościuszko" (7.763 BRT) w Antwerpii. (fot. R. Krzyża)

BUDUJEMY MO

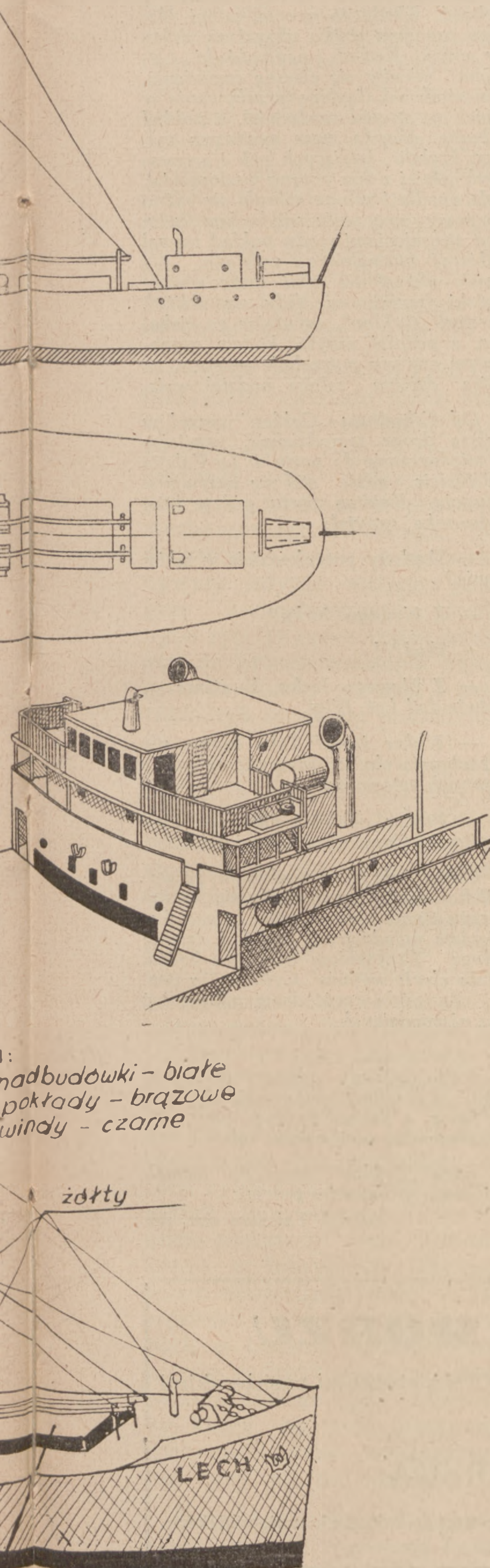

SKALA 1:400
LECH






KOLORY
Uwaga:
nadb
pokł
wina
czarny
żółty
jasno szary
ciemno brązowy
czerwony
jasno szary

MODEL s/s „LECH"



Aby eksploatacja jakiejś linii regularnej była rentowna i sprawna — statki, które ją mają obsługiwać, winny być projektowane i budowane specjalnie pod kątem widzenia jej potrzeb. Ich wielkość — szczególnie zanurzenie, szybkość, rodzaj i rozmieszczenie ładowni, ilość i jakość urządzeń przeładunkowych, ilość miejsc pasażerskich, rodzaj paliwa, zasięg, ilość załogi, urządzenia specjalne (np. wzmocnienie przeciwlodowe) etc. — muszą być takie, aby statek mógł swobodnie i bezpiecznie nawigować po żądanych wodach, zawijać do wyznaczonych portów; — aby jego ładownie były zawsze pełne, przewożone towary nie podlegały psuciu czy zniszczeniu, aby szybkość podróżna, szybkość za- i wyładunku, wyposażenie oraz małe koszta eksploatacyjne pozwalały na skuteczne konkurowanie ze statkami innych towarzystw, obsługujących te same lub zbliżone szlaki.

Takim klasycznym przykładem statku, budowanego specjalnie do obsługi przewidzianej z góry linii, jest s/s „Lech". Został on zaprojektowany i zbudowany w 1934 roku do obsługi coraz bardziej ożywiającego się handlu pomiędzy Polską a Anglią. Zarówno przed wojną jak i obecnie „Lech" utrzymuje regularne połączenie między Gdynią a Londynem. Każdy rejs trwa około 2 tygodni.

Głównym artykułem eksportowanym z Polski do Anglii jest żywność. W zamian za nią dostajemy wartościowe artykuły techniczne i chemiczne, maszyny, aparaty i środki komunikacji. Wymiana ta, korzystna dla obydwóch krajów, odbywa się m. in. przy pomocy „Lecha". Jest on przystosowany do przewożenia łatwopsującej się żywności i w tym celu znaczna część jego ładowni posiada urządzenia chłodnicze. Polskie jaja, masło, mrożone mięso, bekony, jagody itp. wędrują na „Lechu" bez obawy zepsucia do portu londyńskiego, skąd znów przybywają do Gdyni wartościowe przesyłki różnorodnej drobnicy.

„Lech" zbudowany został w Anglii na stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson w Newcastle. Tonaż jego wynosi 1.568 BRT, 790 NRT i 2.110 DWT. Wymiary „Lecha" są następujące: długość 90 m, szerokość 12,5 m, zanurzenie 5 m. Do napędu służy tłokowa maszyna parowa, połączona z turbiną na parę odlotową. Moc maszyn — 1.600 KM, szybkość 12 węzłów. „Lech" posiada 12 miejsc pasażerskich, załoga jego wynosi 31 osób.

Przed wojną eksploatacją handlu morskiego z W. Brytanią zajmowało się specjalne przedsiebiorstwo armatorskie: Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. w skrócie „Polbrit". Prócz linii do Londynu, na której pływał „Lech", utrzymywało ono połączenia z Hull przy pomocy zbliżonych do „Lecha" charakterystyką parowców „Lwów" i „Lublin". Po wojnie „Polbrit" został połączony z GAL-em, który wznowił zarówno linię do Londynu jak i do Hull. Na tej drugiej pływa jedynie „Lublin" — „Lwów" zginął podczas zawieruchy wojennej.

Ożywione stosunki handlowe z W. Brytanią dają nie tylko pełne zatrudnienie obydwu pływającym do Anglii statkom, ale także przewidziana jest w najbliższym czasie budowa jeszcze jednej jednostki tego typu, nieco większej i szybszej.

* * *

JEŚLI CHODZI O BUDOWE MODELU „LECHA", TO NIE WYMAGA ONA ŻADNYCH DODATKOWYCH WSKAZÓWEK. OPISY BUDOWY MODELI, ZAMIESZCZANYCH POPRZEDNIO w „MŁODZIEŻY MORSKIEJ" WYSTARCZĄ CAŁKOWICIE. WYKAZ KOLORÓW, NA JAKIE GOTOWY MODEL NALEŻY POMALOWAĆ — PODANY JEST NA RYSUNKU PERSPEKTYWICZNYM.

RYSUNKI UMIESZCZONE OBOK, WYKONANE SĄ W SKALI 1:400. SKALA NAJLEPSZA DO BUDOWY, TO JAK ZWYKLE 1:200. ABY JĄ UZYSKAĆ, NALEŻY RYSUNKI POWIĘKSZYĆ DWUKROTNIE.

S. W. i J. M.

NIEZWYKŁY REJS

Wielki port w Odessie, zatłoczony statkami, spowijają szare dymy. U jednego z nabrzeży przycumował jakby trochę nieśmiało holownik „Cyklon". Jego szary, odrapany, czerwieniejący plamami rdzy kadłub, kołyszący się leniwie na brudnej wodzie basenu, ginie między wielkimi cielskami statków oceanicznych. „Cyklon" odpoczywa...

* * *

Pewnego jesiennego dnia 1946 r. czternastu radzieckich marynarzy postanowiło odbyć nadzwyczaj śmiały rejs przez Ocean Atlantycki na łupinie, którą nazwano „Cyklonem", wypierającej 240 ton, na trasie Nowy Jork — Odessa.

Trasa prowadziła przez ocean, Morze Śródziemne, Morze Egejskie, Marmara i Czarne i wynosiła 5.739 mil. Toteż, gdy kapitan Bijoł, który miał holownik przeprowadzić do Odessy wyjawił swe postanowienie, wielu obecnych w porcie nowojorskim kapitanów oglądając jego łupinę powątpiewało w możliwość powodzenia przedsięwzięcia. Twierdzili oni, że na takich statkach pływa się po zatokach, jeziorach i w portach, a nie poprzez oceany. Przychodzili, oglądali „Cyklon" i kręcąc głowami mówili, że nikt by ich na taki rejs nie namówił. Dodawali przy tym, że trzy takie jednostki zatonęły już na Atlantyku, a dwie inne przetransportowano do portów brytyjskich na pokładzie statku typu „Victory". Ludzie ci radzili kapitanowi Bijołowi, aby polecił załadować się na stojący w porcie statek radziecki „Generał Czerniachowski" i w ten sposób odbył ten daleki rejs.

— Toż tego „chrząszczyka" natychmiast woda pochłonie, gdy tylko wyjdzie na wysoką falę. — Okazało się, że wszyscy byli w błędzie.

Załoga „Cyklonu" przeładowała najcięższe partie ładunku do pomieszczeń maszynowych, aby obniżyć środek ciężkości do maximum, a tym samym zwiększyć granice przechyłów kadłuba. Doświadczeni marynarze czarnomorscy mający poza sobą służbę w Marynarce Wojennej nie lękali się burz i niepowodzeń. „Cyklon" wyszedł w drogę do Odessy, żegnany przez rzesze zagranicznych marynarzy, poprzedzany przez idącego w kierunku Europy „Gen. Czerniachowskiego".

Po wyjściu na Atlantyk pogoda poczęła się gwałtownie pogarszać. Zbliżał się jeden z częstych w tej porze roku cyklonów. Fala rosła z godziny na godzinę, coraz bardziej zalewając pokład „Cyklonu". Wobec grozy sytuacji zdecydowano się na to, aby „Czerniachowski" wziął „Cyklon" na hol. Nadciągnął huragan, biorąc w swe groźne objęcia maleńki stateczek, jakby go chciał zniszczyć, zmieść ze swej drogi. Lecz „Cyklon" był przygotowany i na taką ewentualność. Załoga zebrała się w maszynowni, wszystkie przejścia i luki uszczelniono, zostawiając jedyne wyjście na mostek nawigacyjny, na którym trwał przez osiem dni, niemal bez przerwy, kapitan Bijoł. Marynarze po kilkadziesiąt godzin nie schodzili ze swych stanowisk mimo, że olbrzymie góry wodne raz po raz z wściekłością biły o burty „Cyklonu", przykrywając go nieomal w brudnozielonej wodzie. Przechyły poczęły dochodzić do 40 stopni, przekraczając dopuszczalne granice o 16 stopni. Mimo to „Cyklon" parł nieustannie naprzód.

Nadeszło oko cyklonu. Wicher rzucał stateczkiem jak piłką, fala zalewała już nawet mostek nawigacyjny. Załoga oceniając należycie sytuację, przygotowała się do natychmiastowego opuszczenia pokładu „Cyklonu", oczekując tylko rozkazu. Lecz ten nie nadchodził, gdyż kapitan Bijoł postanowił za wszelką cenę wyprowadzić statek z krytycznego położenia.

Burza szalała już siódmy dzień, ludzie upadali ze zmęczenia. Sytuację pogarszała szalejąca wraz z cyklonem morska choroba, która zmogła nawet najwytrzymalszych, starych zejmanów. Uszczelniona przed zalaniem maszynownia ziała gorącem, utrudniając oddychanie. Mimo to załoga nie upadała na duchu, maszyny pracowały bez zarzutu.

W pewnej chwili burtami holownika targnęło nadzwyczaj silne uderzenie góry wodnej, pod którym „Cyklon" gwałtownie się przechylił i począł wpadać w olbrzymią jamę wodną. Wszyscy pomyśleli, że to chyba już koniec. Przechył przekroczył granicę o 24 stopnie i wynosił 48 stopni, co równało się katastrofie. Do maszynowni wdarła się nawet woda. Lina, jaka łączyła „Cyklon" z idącym w odległości około 500 metrów „Gen. Czerniachowskim" co chwila groziła zerwaniem. Załoga tego statku z uwagą śledziła ruchy „Cyklonu", gotowa w każdej chwili pospieszyć kolegom na pomoc. Na dziobie tkwił wachtowy z dużym toporem w ręku, aby w krytycznym momencie przeciąć linę, gdyby holownik począł tonąć.

W momencie największego przechyłu, gdy kadłub stateczku znikł pod wodą, marynarz podniósł już topór do cięcia liny, a część załogi rzuciła się do szalup ratowniczych aby pośpieszyć na pomoc, gdy wachtowy usiłując przekrzyczeć huragan, zawołał:

— Patrzcie! Patrzcie! „Cyklon" płynie dalej!!!

W tym właśnie momencie kawałek dziobu i wierzchołek dymiącego komina „Cyklonu" wychylał się z wodnej kipieli. „Chrząszczyk" wytrwał.

Sztorm począł powoli słabnąć i cichnąć. Wtedy to oczom załogi idącego przodem statku ukazał się dziwny widok.. Kadłub i nadbudówki „Cyklonu" mieniły się ciemną czerwienią. Holownik od ciągłego przebywania w kipieli po prostu zardzewiał, a pokład i burty oblepiła masa martwych meduz, krabów, latających ryb i wyrwanych gdzieś z dna oceanu wodorostów. Fala opadła i załoga zabrała się raźno do pracy, zmęczenie znikło bez śladu. Pod strumieniami wody pokład począł nabierać normalnego wyglądu. Na kursie ukazał się jakiś duży amerykański frachtowiec. Gdy się zbliżył, okrążył „Cyklon", oglądając go ciekawie, a później zapytał kodem sygnałowym czy nie potrzebuje pomocy, za którą dzielna załoga podziękowała.

Od Gibraltaru „Cyklon" ruszył w dalszą drogę samodzielnie, zawijając w międzyczasie do portu w La Valetta na Malcie, gdzie stał się oczywiście sensacją. Kapitan portu widząc stan holownika, zapytał:

— Skąd wy przychodzicie w takim stanie?

— Z Nowego Jorku?

— Skąd?!!

— Z Nowego Jorku, kapitanie — potwierdził kpt. Bijoł.

— Wolne żarty! Taka łupina nie przepłynęła chyba Atlantyku w czasie ostatnich sztormów!

— Proszę obejrzeć nasze papiery, kapitanie. Oryginalne nowojorskie!

Odpowiedź ta spowodowała, że wokół holownika zgromadziły się na nabrzeżu tłumy marynarzy, z zaciekawieniem oglądających statek i dzielną załogę. Zapytaniom nie było końca, aż do chwili wyjścia „Cyklonu" z portu. Pozostała część drogi minęła już bez niespodzianek.

* * *

Dziś „Cyklon" odpoczywa, burty jego i nadbudówki pokrywają się świeżą farbą, a załoga gwarząc przy pracy, wspomina swój ostatni rejs.

Jutro „Cyklon" stanie do normalnej pracy w odeskim porcie...

w/g J. Tajczera opr. ws.

REJSY PO MORZU

na trasie od GDAŃSKA do SZCZECINA statkami pasażerskimi

organizuje

LIGA MORSKA

Zapisy i informacje — **Zarządy Ligi Morskiej** w miastach wojewódzkich.

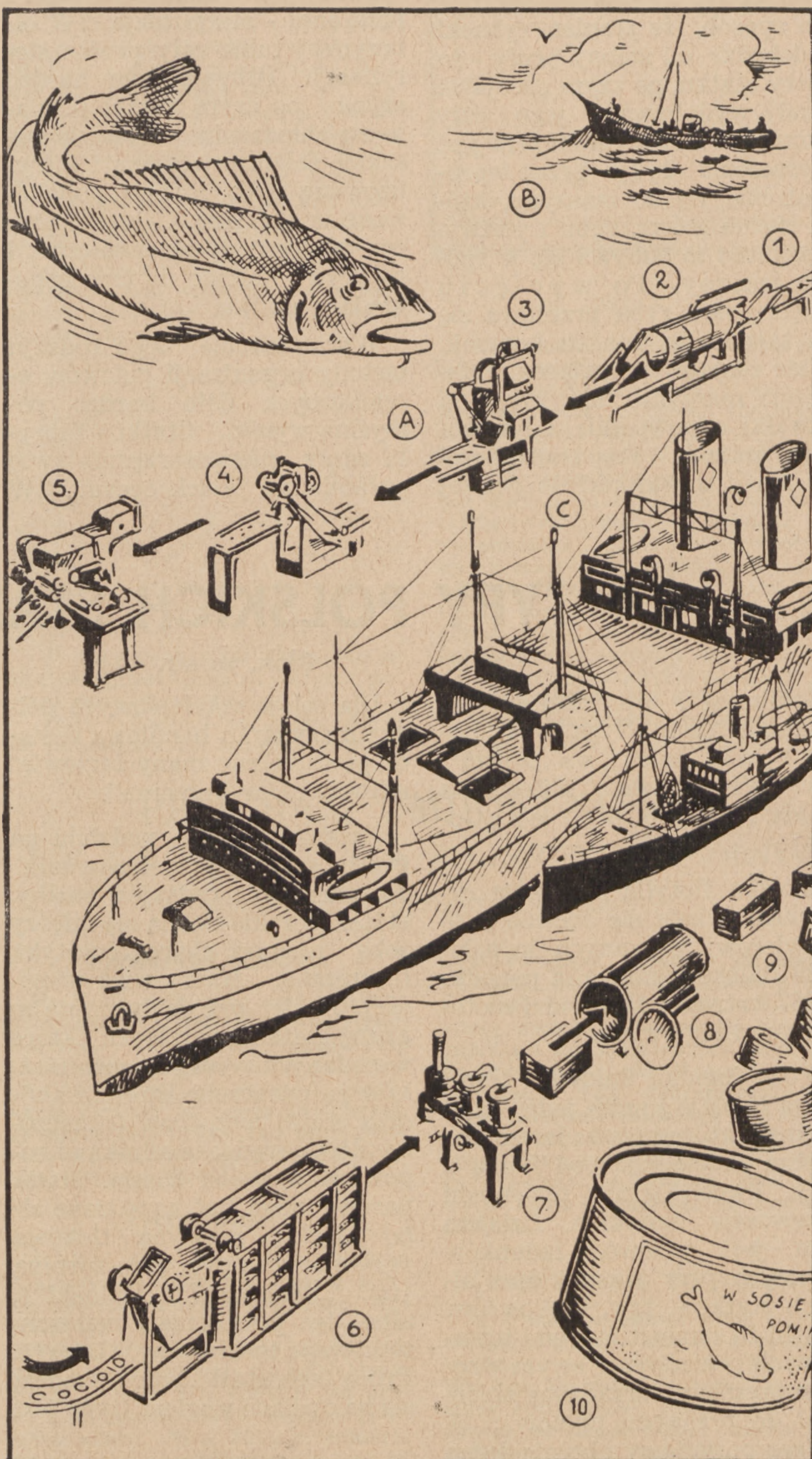
Fabryka na oceanie

Na ogromnych przestrzeniach wodnych Pacyfiku, a zwłaszcza w jego północnej części, przez okrągły rok krążą wielkie flotylle rybackie. Niektóre z nich zajmują się wyłącznie łowieniem wielorybów, reszta zadawala się nieco mniejszymi rybami, jak szprotki i śledzie. Zwykle w takiej flotylli rybackiej jeden lub kilka statków stanowi bazę. Spełnia ona rolę olbrzymiego zbiornika paliwa i zarazem chłodni. Złowione ryby czyści się tam i soli.

Flotylle radzieckich rybaków otrzymały ostatnio nowe statki, które pełnią rolę takiej bazy. Przewyższają one dotychczas używane tego rodzaju statki pod względem wyposażenia mechanicznego. Podczas, gdy dotychczas statki - bazy wykonywały jedynie wstępne prace przy konserwowaniu złowionych ryb, to nowe statki zdolne są do przeprowadzenia całego procesu konserwowania i przeróbki ryb na swym pokładzie.

Są to po prostu pływające fabryki. Fachowcy radzieccy badający problemy połowów na oceanie doszli do wniosku, że stosowana dotychczas metoda składania ryb na statku - bazie i solenia ich nie jest korzystna, gdyż powoduje znaczne straty materialne. Chodzi tu przede wszystkim o to, że na skutek solenia połowa ilości białka, zawartego w rybie, przemienia się w rosół i ulega zatraceniu, jest to tak zwana metoda chemiczna konserwowania, stosowana dotychczas we wszystkich flotach rybackich. Zasolone ryby statek - baza odwoził do portów, gdzie zostawały one przetwarzane w fabrykach. Badania, które stwierdziły dużą zatratę wartości odżywczych zawartych w białku, skłoniły inżynierów radzieckich do skonstruowania nowego typu statku-bazy, który by mógł przeprowadzić mechaniczne konserwowanie ryby już na morzu.

Nowy radziecki statek jest w rzeczywistości ogromną fabryką, obsługującą flotyllę rybacką. Posiada on trzy piętra — pokłady. Wyposażony jest w pełny komplet urządzeń do konserwacji i przeróbki ryb. Cały proces odbywa się systemem



Objaśnienia: (Rys. S. Sierecki)

A — Maszyny do produkcji konserw, połączone pasem transmisyjnym. **B** — kuter, który dostarcza świeżą rybę, **C** — statek-fabryka.

1) Załadowanie ryby, 2) mycie, 3) aparat sortowniczy, 4) przyrząd do cięcia na kawałki, 5) układanie i solenie, 6) suszarka, 7) produkcja puszek konserwowych, 8) sterylizacja, 9) przyrządy kontrolujące, 10) konserwa w puszce gotowa do wysyłki w świat.

taśmowym. Poszczególne maszyny i urządzenia rozmieszczone są w zależności od swego rodzaju kolejno od piętra pierwszego do trzeciego.

Proces rozpoczyna się z chwilą załadowania ryby na najniższy pokład. Odbywa się to w ten sposób, że trauler rybacki podchodzi od strony rufy do burty statku, po czym specjalne windy wydobywają jego cały ładunek. Pierwszym etapem jest czyszczenie ryby przez wprowadzenie jej do maszyny, która obcina głowę, ogon i płetwy. Wszystko to odbywa się w sposób masowy. Po wycięciu wnętrzności ryba przesuwa się na taśmie do punktu kontroli, gdzie zostaje sprawdzona. Następna maszyna tnie ryby na kawałki odpowiednie do wysokości puszek. Pas transmisyjny unosi te kawałki do dalszej maszyny, która rozkłada je do baniek, w których już znajdują się odpowiednie zaprawy konserwujące. Inne maszyny dopełniają i ubijają puszki, nakładają górne pokrywy, wypompowują powietrze i zamykają je.

Następuje końcowy etap przeróbki - sterylizacja. W olbrzymiej tubie cały proces sterylizacji odbywa się bardzo szybko, po czym puszki poddaje się chłodzeniu. Wreszcie puszki z zakonserwowaną i sterylizowaną rybą zostają popakowane w skrzynie. Cały ten proces odbywa się mechanicznie i rozgrywa kolejno na trzech pokładach statku.

Wprowadzenie tego rodzaju metody organizacji połowów oceanicznych dało bardzo pomyślne wyniki. Statki - fabryki zdały pierwszorzędnie swój egzamin na falach oceanu. W ciągu jednej doby statek taki potrafi wyprodukować do 1.500.000 puszek konserw rybnych. Nie tylko ryby są przedmiotem przeróbki na statkach - fabrykach, równie dobrze mogą być przerabiane także kraby. W tym wypadku jednak statek musi być wyposażony w nieco odmienne maszyny. W praktyce inne statki obsługują połowy ryb a inne krabów. Doświadczenie wykazało olbrzymią przewagę radzieckiego statku - fabryki nad innymi podobnego typu statkami - bazami. Statek radziecki daje wielkie korzyści po pierwsze z tego względu, że fabrykując rybę bezpośrednio po złowieniu, zachowuje w niej cały zapas białka, a ponadto ryba jest zupełnie świeża, co podnosi jej jakość.

Pływająca fabryka coraz częściej spotykana jest na Oceanie Spokojnym.

TYPY POLSKICH STATKÓW

(dok. ze str. 15.)

„Kołobrzeg", s/s „Kutno" s/s „Kraków", s/s „Nysa", s/s „Poznań", s/s „Rataj", s/s „Toruń", s/s „Wisła", s/s „Wilno", s/s „Lida", s/s „Narocz", s/s „Gopło".

Polska flotylla statków rybackich składa się obecnie z 25 trawlerów używanych do połowów dalekomorskich, a ponadto z 267 kutrów i 1850 łodzi motorowych i żaglowych.

Poza żeglugą liniową i trampową istnieje jeszcze jeden dział żeglugi, którego zasadniczo nie można podciągnąć pod żadną z tych dwóch grup przemysłu przewozów morskich. Działem tym jest przewóz ładunków płynnych przy pomocy specjalnych statków, tzw. tankowców. Statki te zamiast ładowni towarowych posiadają w swym wnętrzu specjalnie urządzone zbiorniki do przewozu płynów. W Polsce posiadamy obecnie jeden duży tankowiec dalekomorski m/s „Karpaty", oraz dwa małe: m/s „Turnia" i m/s „Rysy". Dwa dalsze duże tankowce dla Polski zostały ostatnio zamówione w stoczni angielskiej.

Dla celów szkoleniowych polska marynarka handlowa posiada powszechnie znany żaglowiec szkolny „Dar Pomorza".

Niezależnie od podziału na grupy według przystosowania do rozmaitych rodzajów służby, statki morskie różnią się między sobą również charakterystyką techniczną. Mamy więc w naszej flocie przede wszystkim grupę statków parowych (które w podanych wyżej spisach statków są oznaczone literami s/s), oraz statki motorowe (oznaczone m/s) napędzane silnikami ropowymi systemu Diesla. Statki parowe mogą być napędzane albo zwykłą maszyną tłokową (głównie trampy), albo turbiną (np. „Beniowski", „Kiliński"), albo też połączeniem maszyny tłokowej z turbiną (np. „Lech"). Prócz tego statki parowe dzielą się na opalane węglem (tych jest u nas większość) oraz opalane ropą naftową (np. „Kiliński", „Pułaski").

Poza różnicami w urządzeniach maszynowych, statki morskie dzielimy również według konstrukcji pokładów. Większość naszych trampów są to t. zw. statki trzywyspowe, tj. posiadające trzy wzniesienia pokładu na dziobie, śródokręciu i rufie. Nasze liniowce frachtowe oraz niektóre trampy należą do typu statków międzypokładowych, czyli wyposażonych w osobne ładownie, zawarte w przestrzeni między dwoma pokładami. Posiadamy również statki ze wzniesieniem pokładu w tylnej części kadłuba, czyli tzw. szańcowce (np. „Lida"). Budowane obecnie w Gdańsku statki węglorudowe będą również typu szańcowego.

M. Krynicki

POLSKI SZCZECIN
WIELKIM PORTEM TRANZYTOWYM

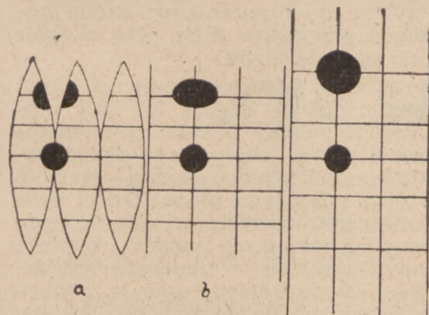
Mapa Merkatora

Mapą nazywamy obraz pewnej części powierzchni globu ziemskiego, przedstawiony na płaszczyźnie przy pomocy linii, znaków umówionych i barw. Z powodu kulistości ziemi, można jej powierzchnię wiernie przedstawić tylko przy pomocy globusa, posługując się do przeniesienia treści siatką stopniową jako układem współrzędnych. Na globusie powierzchnia ziemi jest przedstawiona z prawdziwością kątów, odległości i płaszczyzn według przyjętego pomniejszenia (skali).

Jeżeli zechcemy oddać powierzchnię ziemi na płaszczyźnie, to nie będziemy mogli tego wykonać z zachowaniem poprzednich właściwości. W pewnych miejscach powstaną pęknięcia, w innych przesunięcia (np. jak przy próbie rozwinięcia piłki gumowej w jednolitą płaszczyznę) — powodując utratę prawdziwości kątów i płaszczyzn względnie nieścisłości odległości.

Podstawą prowadzenia nawigacji jest wykreślanie na mapie kursu. Kursem nazywamy kąt między linią N-S (południkiem geograficznym) a kierunkiem, w którym posuwa się statek. Z tej to przyczyny do nawigacji nadaje się taka mapa, która oddaje wiernie kąty.

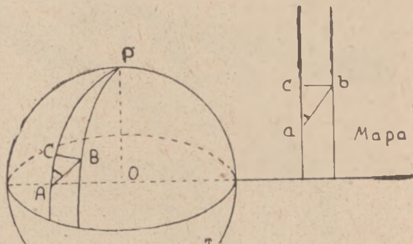
Taką mapę skonstruował w roku 1569 holenderski kartograf i matematyk — Gerhard Kremer, zwany Merkatorem. Układ tej mapy został powszechnie przyjęty i jest znany pod nazwą „mapy Merkatora" lub mapy morskiej. Stosuje się ją w żegludze po całej kuli ziemskiej, za wyjątkiem okolic podbiegunowych. Mapa Merkatora stanowi zmodyfikowany rzut walca, a więc wszystkie na niej południki są do siebie równoległe, zaś równoleżniki są równoległe do równika oraz prostopadłe do południków.



rys. 1.

Rys. 1 schematycznie pokazuje powstanie mapy Merkatora. Litera „a" przedstawia powierzchnię ziemi pociętą na podobieństwo skórki pomarańczy. Na równiku widzimy wyspę w kształcie czarnego koła oraz taką samą wyspę, znajdującą się w pewnej odległości od równika. Litera „b" wyobraża powierzchnię ziemi w rzucie walca. Łatwo teraz zrozumiemy, dlaczego obraz wyspy oddalonej od równika jest powiększony i zniekształcony. Dopiero „c" przedstawia rzut Merkatora: wspomniana wyspa, pomimo znacznego powiększenia, jest jednakże kołem. Tutaj ma miejsce zgodność kątów, którą uzyskano przez odpowiednie zwiększenie odległości poszczególnych równoleżników od równika; odległości te zwiększają się nieproporcjonalnie ze wzrostem szerokości geograficznej a więc w miarę oddalania się od równika (biegun winien znajdować się w nieskończoności).

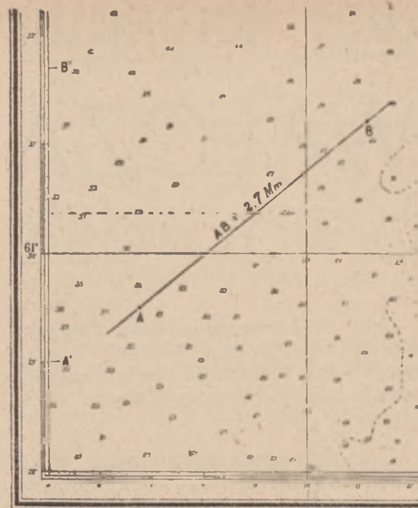
Pełniejsze zrozumienie daje nam rys. 2. Po lewej stronie, przedstawiającej część kuli ziemskiej, widać dwa południki z częścią równoleżnika B-C oraz dowolną pozycję statku A. Po prawej stronie widać mapę z równoległymi południkami oraz punkty a, b, c odpowiadające punktom A, B, C. Kąt c-a-b jest kursem statku, czyli, że statek będzie przecinał południki stale pod tym samym kątem. Jednakże rzeczywista droga statku A-B, pomimo, że na mapie a-b jest linią prostą, nie jest łukiem koła wielkiego, a więc najkrótszą odległością, lecz częścią spirali zwanej *loksodromą*.



rys. 2.

W ten sposób mapa Merkatora umożliwia prowadzenie statku przy pomocy kompasu.

Duże odległości na mapie oblicza się rachunkiem, zaś mniejsze pomierza



rys. 3.

się na podziałce szerokościowej (na południku), znajdującej się po obu bocznych krawędziach mapy., A więc celem zmierzenia odległości na mapie między dwoma pkt. A i B (rys. 3) należy cyrklem przenieść tę odległość na podziałkę szerokościową (A'-B') w takim miejscu, ażeby końce obu nóżek cyrkla były jednakowo oddalone od równoleżnika, przechodzącego przez środek mierzonej odległości. Odczytana liczba minut między końcami cyrkla da nam liczbę mil morskich. Pamiętać należy, że mila morska (Mm) jest to minuta szerokościowa i równa się 1853 m (patrz artykuł pt. „Logi" — Młodzież Morska Nr. 12/1946). W powyższym przykładzie odległość A-B wynosi 2,7 Mm.

Jan Gajewski.

PROGRAM UMIEJĘTNOŚCI

KÓŁ SZKOLNYCH L. M. W STRESZCZENIU OGÓLNYM

(dalszy ciąg z poprzedniego numeru)

PIEŚNIARZ MORSKI

II. Umie zaśpiewać szereg pieśni morskich i marynarskich. Zna Hymn Bałtyku. Zorganizuje uczniowski chór, który zaśpiewa kilka pieśni na „Święto Morza", w rocznicę odzyskania dostępu do morza (Kołobrzeg, 18 marca 1945 r.) itp. Zna nuty, umie poprowadzić chór na dwa głosy, umie wykonać melodeklamacje.

TŁUMACZ

II. Zna obcy język. Przetłumaczy z gazety lub książki w danym języku dowolny artykuł lub ustęp. Napisze list przy pomocy słownika. Wykaże, że znajomością obcego języka przyczyni się do pogłębienia pracy w Kole. Wie ogólnie, jak pracuje na morzu naród, którego językiem włada. Wie, które z ważniejszych dzieł przetłumaczone są na język polski.

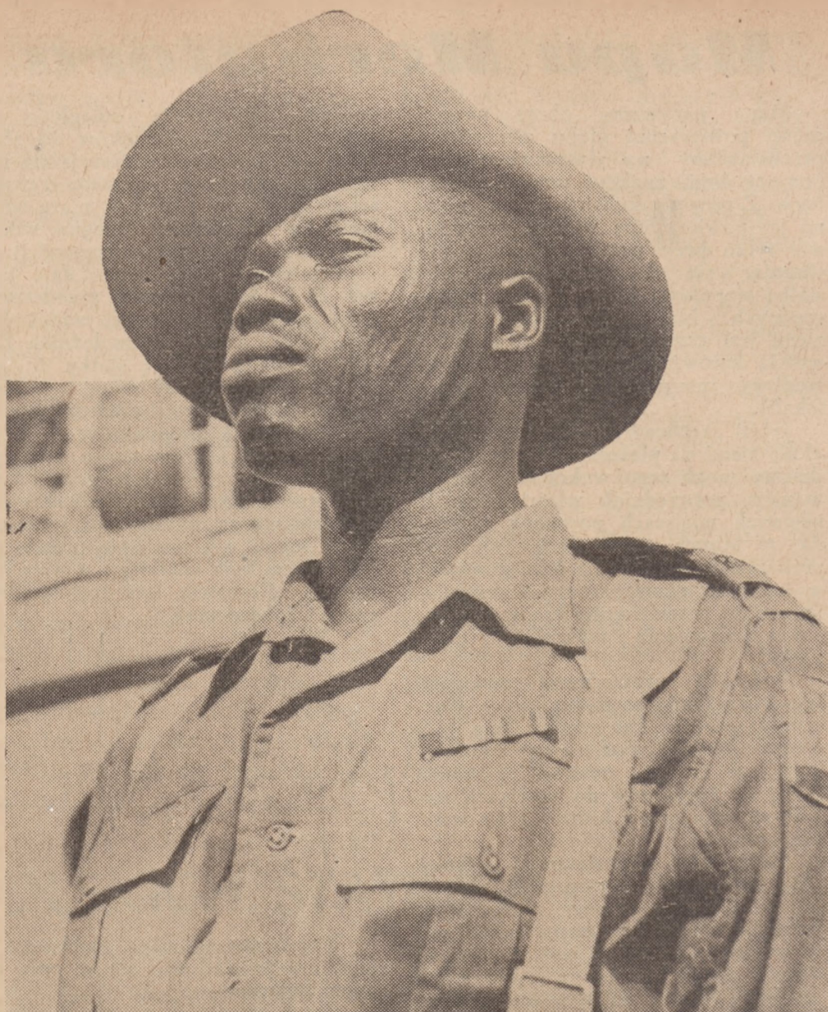
PRZEWODNIK PO WIŚLE

II. Umie narysować mapkę Wisły z uwzględnieniem miast i mostów. Wyliczy na pamięć jej dopływy i wie, jak się reguluje rzekę. (Rożnów, Porąbka). Oznaczy na mapie — odkąd rzeka jest spławna a odkąd żeglowna. Brał udział w co najmniej dwóch wycieczkach łodzią, kajakami lub statkiem, co najmniej na przestrzeni pół długości Wisły (600 km.). Zna charakterystyczne stroje ludu mieszkającego nad Wisłą oraz pracę flisaków. Zna „prawo drogi" oraz wszelkie znaki i sygnały, używane na wodach śródlądowych. Umie posługiwać się przewodnikiem.

PRZEWODNIK PO ODRZE

II. Umie narysować mapę Odry z uwzględnieniem miast i mostów, wyliczyć na pamięć jej dopływy. Wie, jak się reguluje rzekę, kanały, śluzy (Otmuchów, Pilichowice). Oznaczy na mapie odkąd rzeka jest spławna, odkąd żeglowna. Brał udział w co najmniej 2 wycieczkach łodzią, kajakami lub statkiem, co najmniej na przestrzeni pół długości Odry. Zna charakterystyczne stroje ludu mieszkającego nad Odrą. Zna „prawo drogi" oraz wszelkie znaki i sygnały używane na wodach śródlądowych.

WALCZĄ O WOLNOŚĆ



Gdy po odzyskaniu niepodległości reaktywowano Ligę Morską, z programu tej instytucji znikło zagadnienie kolonii. Czy to zdziwiło kogokolwiek? Nie.

U steru nawy państwowej staje Rząd Demokracji Ludowej, hołdujący zasadzie równouprawnienia narodów bez względu na kolor skóry, rasę i religię.

Nie wszyscy od razu zrozumieli znaczenie tych przemian. W niektórych pokutowały jeszcze pojęcia Polski kolonialnej. Ale tym należy wytłumaczyć, że zbyt ciężkie i krwawe były czasy niewoli, zbyt dotkliwie odczuliśmy niemiecki „system kolonialny", by móc w jakiejkolwiek formie przyczynić się do ucisku innych narodów, co jest zresztą absolutnie sprzeczne z zasadami i założeniami prawdziwie i słusznie pojętej demokracji.

Również młodzież nasza wypisała na swych sztandarach hasło, które odpowiada tradycji i walkom wyzwoleńczym ludu polskiego, hasło pomocy młodzieży uciemiężonej państw kolonialnych.

Pisaliśmy o tych zagadnieniach i pragniemy wrócić do nich dziś, gdy nie przebrzmiały echa tygodnia „Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej". Nie będziemy analizować historii rozwoju tej organizacji, która liczy już dzisiaj 50 milionów członków, zapoznajmy się natomiast z życiem młodzieży krajów kolonialnych i sfaszyzowanych, gdzie miliony naszych współbraci są pozbawione ludzkich warunków istnienia i gdzie przelewają krew w obronie swej wolności.

Staraniem wspomnianej Federacji, w której szeregach jednoczą się biali, czarni, brunatni i żółci ludzie z różnych zakątków kuli ziemskiej, wysłana została Komisja Kolonialna Rady SFMD do Azji, celem zbadania warunków życia tamtejszej młodzieży. Komisja ta zwiedziła Indonezję, Indie i Birmę, witana wszędzie z entuzjazmem przez miejscową ludność. Niestety, mniej entuzjastyczne jest sprawozdanie Komisji, która stwierdziła niebywałą nędzę ludności krajów kolonialnych, wyposażonych przez naturę w ogromne bogactwa. Ze względu na ogrom materiału, zapoznamy Was z nim pokrótce, opisując szczegółowiej warunki życia np. w Indiach.

Indie są tak wielkie, jak cała Europa bez ZSRR. Powierzchnia ich wynosi 1.808.000 mil kwadratowych. Indie były rządzone przez W. Brytanię nie w myśl interesów narodu tej ziemi lecz zgodnie z potrzebami Imperium. Rezultaty są takie, że Indie, które posiadają największe zasoby żelaza, które były kolebką rolnictwa i zajmują jedno z czołowych miejsc w produkcji trzciny cukrowej, zbóż, roślin oleistych, ryżu, herbaty, kauczuku i juty, — na 395 milionów mieszkańców mają 96% analfabetów. Miliony ludzi umiera rocznie z głodu, wycieńczenia i chorób. Przeciętny wiek w Indiach wynosi 26 lat (w W. Brytanii 58 lat). Na każde pięcioro dzieci — troje umiera przy urodzeniu. W przeciągu ubiegłych 30 lat — 20.75 miliona Hindusów zmarło na cholerę, 18 milionów na zwykłe przeziębienie, 17,5 miliona na dżumę, 43 miliony na malarię. Brak podstawowych urządzeń sanitarnych, wodociągów i światła. Ludność mieszka w lepiankach z gliny, w następstwie czego łatwo pada ofiarą epidemii. Przemysł i bogactwa kraju znajdują się w rękach obcego kapitału. W fabrykach przeważnie pracuje młodzież, którą traktują jako „najbardziej produktywny materiał roboczy". Warunki pracy są najprymitywniejsze. O bezpieczeństwie pracy nikomu się nie śni. Rezultatem tego są częste wypadki. Inwalida pracy nie ma renty i umiera z głodu i nędzy, a jeżeli ma rodzinę, to wszyscy dzielą los żywiciela. Dziećmi nikt się nie opiekuje. Za całodzienną pracę robotnik otrzymuje 24 rupie miesięcznie, gdy tymczasem jedno danie z ryżu i jarzyn kosztuje 2 rupie, a mieszkanie 17 rupii miesięcznie.

Rolnictwo w Indiach zatrudnia 2/3 ludności pracującej. 90% ludności żyje na wsi. Ziemia należy przeważnie do obszarników. Chłop posiada przeciętnie 2 ha, albo w ogóle nie posiada ziemi.

Chłopi, którzy pracują na ziemi obszarników, oddają im 50% plonów. Z połowy plonów, pozostawionych sobie, chłop musi płacić podatki, które przewyższają wartość całego zebranego plonu. Dzieci pracują razem z rodzicami na polu podczas największych upałów. Wątłe i niedokarmione — umierają tysiącami. Młode kobiety pracują z przywieszonym na plecach dzieckiem, albo i dwoma. Lekarz i szpital są dla nich pojęciem zupełnie nieznanym.

W przeciwieństwie do masy — książęta i maharadżowie żyją w legendarnym wprost luksusie. Dla przykładu nadmienimy, że w księstwie Biskanir, które uważane jest za najbardziej cywilizowane — zaledwie 1,5% globalnej sumy dochodów przeznacza się na służbę zdrowia, 1,3% na oświatę i 35% na wydatki pałacowe. Reszta idzie na utrzymanie armii i dla rządu brytyjskiego. Podatki płaci się od wszystkiego, a więc od ślubów, pogrzebów, urodzeń itp., istnieją również cła wewnętrzne. Na próżno ktoś by się podjął klasyfikacji ciężarów ponoszonych przez ludność.

Nieco dłużej pragniemy się zatrzymać na losie dzieci hinduskich. W fabrykach pracują również dzieci 6-cio, 9-cioletnie. Ilość godzin pracy jest taka sama, jak dla dorosłych. Warsztaty są duszne, smrodliwe. W sprawozdaniu Komisji Kolonialnej czytamy: **„W Indiach napotyka się wszędzie ogromną ilość małych żebraków, proszących o kawałek chleba, banana lub pomarańczy W Bombaju — (jedno z największych miast Indii) — gromady dzieci zajmują się sprowadzaniem aut dla Europejczyków lub bogatych Hindusów. Na plantacjach herbaty dzieci pracują razem z rodzicami. W norach domów rodzicielskich dzieci sypiają na stosie łachmanów. Są one „pożerane" przez muchy i moskity. Nie jedzą nigdy do syta, nie wiedzą, co to mleko i owoce. Uczucie szczęścia jest dla nich obce. Przychodzą na świat po to, aby cierpieć. Nigdy nie widzieliśmy żadnej zabawki w wychudzonych rękach tych dzieci. Sklepy z zabawkami można spotkać niezmiernie rzadko. Nie widzieliśmy ani razu w czasie naszej podróży, by w rodzinie robotniczej dziecko bawiło się."**

Sytuacja na Malajach, w Indonezji, w Birmie i w wielu innych koloniach jest zupełnie analogiczna. We wszystkich tych krajach ludność podejmuje walkę wyzwoleńczą. W walkach młodzież bierze czynny udział, a niejednokrotnie stanowi jej trzon. Dla przykładu możemy wymienić Indonezję, gdzie naród walczy z imperializmem holenderskim. Uczestnicząca w rządzie republikańskim w Indonezji młodzież bierze aktywny udział w odbudowie kraju i polepszeniu doli ludu. Otwiera się szkoły, organizuje kursy wieczorowe dla młodzieży robotniczej, zakłada nowe uniwersytety. Jest ich już trzy (był jeden).

Organizacja młodzieżowa nazywa się Baden-Congress Pamerdy Republic. Cała młodzież Indonezji należy do SFMD. A jest jej około 22 milionów czyli prawie tyle, ile ludności w Polsce. Nie wszędzie jednak udało się zorganizować zbrojne powstanie przeciwko ciemiężcom; Wszelkie ruchy wolnościowe są silnie tępione przez władców kolonialnych. W Kalkucie, w dniu solidarności z walczącym Vietnamem (kolonia francuska), w czasie manifestacji — policja angielska strzelała do manifestujących. Zabito dwoje ludzi, raniono 22, w tej liczbie są kobiety i dzieci. Nie lepiej dzieje się w Palestynie, która broczy krwią tysięcy młodych Żydów i Arabów, ku wielkiemu zadowoleniu Anglików. Pławią się również we krwi przekształcone w kolonie przez Amerykę i Anglię — Chiny i Grecja.

Uciśnione narody w miarę uświadomienia, jakie są prawdziwe intencje kolonizatorów, chwytają za broń, by zrzucić z siebie jarzmo niewoli, narzucone im przez Amerykę, Holandię lub Anglię.

Tylko uświadomienie narodów uciśnionych, tylko zrzucenie przez nich jarzma niewoli i ucisku może doprowadzić do zaprzestania walk między: Hindusami i Muzułmanami w Indiach, Żydami i Arabami w Palestynie. A młodzi Vietnamczycy, Indonezyjczycy, Chińczycy i Grecy, nie będą musieli bronić swego niezależnego bytu. Narody te wraz ze swoją awangardą — młodzieżą, zamiast karabinem i granatem — kilofem i łopatą, piórem i książką — będą budować swą przyszłość.

Tym wszystkim, którym się zdaje, że uzyskując kolonie, zamiast ucisku i wyzysku nieśliby oświatę i dobrobyt narodom, które je zamieszkują, przytoczone przykłady najlepiej wytłumaczą niedorzeczność ich poglądów. Wszystkie państwa, obejmujące w swe posiadanie kolonie, karmiły je podobnymi obietnicami. Prawdziwą jednak intencją kolonizatorstwa, jest wyzysk i utrzymanie tych ludzi w ciemności, gdyż uświadomienie rodzi walki wyzwoleńcze.

Reasumując to wszystko, staje się jasnym, dlaczego Liga Morska odrzuciła pretensje o kolonie. Wstydzimy się tego zacofania, jakie cechowało nasze sfery rządzące do 1939 roku. Trudno przypuszczać, by wobec radosnego faktu odzyskania wolności i uzyskania perspektywy wielkiego rozwoju — może komukolwiek z nas przyjść na myśl przyłożyć rękę do brudnej i krwawej sprawy — ucisku i przemocy nad i tak uciśnionymi narodami kolonialnymi.

Wprost przeciwnie, — walka ludów kolonialnych zobowiązuje nas do coraz większej i ofiarniejszej pracy we własnej ojczyźnie. Taką pracą pomożemy tym, którzy walczą o wolność. Zmagania ludów kolonialnych zobowiązują nas do kroczenia w jednym szeregu z SFMD. która walczy o pokój i sprawiedliwość.

Nasza młodzież zdecydowanie kroczy w szeregach obozu postępu i pokoju. Siły tego obozu wciąż rosną i potężnieją. Do niego należy, bez wątpienia, przyszłość.

R. G.

WYSTAWA
ZIEM ODZYSKANYCH

Przygotowania do Wystawy Ziem Odzyskanych we Wrocławiu, która trwać będzie od 1 lipca do 30 września br. są w pełnym toku.

Udział Ligi Morskiej w tej imprezie zakrojonej na wielką skalę będzie wielostronny a szczególnie zaakcentowany na odcinku wodnym Odry.

W przygotowaniu jest dom turystyczny na Grobli. Warsztaty szkutnicze Ligi Morskiej dadzą możność naprawy sprzętu wodnego uczestnikom spływów i zawodów.

Liga Morska zorganizuje wycieczki po Odrze na własnych jednostkach pływających i na taborze, przydzielonym jej przez Dyrekcję Dróg Wodnych i Żeglugę. Liga Morska rozporządzać będzie dwoma budynkami na obszarze graniczącym z terenem wystawowym, gdzie wodniacy znajdą możność poznania całokształtu działalności Ligi Morskiej, podanej w formie wykresów, statystyk i zdjęć z ośrodków wychowania morskiego i wodnego.

Wrocław przez okres letni będzie ośrodkiem zainteresowania całej Polski. Milionowa rzesza obywateli pozna piękno Ziem Odzyskanych i będzie miała możność ujrzenia na własne oczy, jak wygląda odbudowa tych Ziem, włączonych w obszar gospodarki narodowej.

Ruch pociągów wodnych na Odrze uzmysłowi zwiedzającym Wystawę, jak wielkie znaczenie dla rozwoju gospodarczego ma ta rzeka dla naszych stosunków z sąsiadującymi z nami narodami słowiańskimi, łącząc Polskę z basenem naddunajskim.

HISTORIA WYPRAW POLARNYCH

Obóz na lodzie

(Dokończenie)

Założenie obozu na lodzie było o tyle łatwiejsze, że załodze „Czeluskina" udało się uratować namioty, worki futrzane do spania na lodzie oraz wydobyć z wody budulec. Niemniej ważną rolę w szybkim zmontowaniu obozu odegrały inicjatywa, przedsiębiorczość i silna wola całej załogi.

W swoich wspomnieniach z tego okresu prof. J. Szmidt ze szczególnym uznaniem wyrażał się o pracy radiotechników z Ernestem Krenklem na czele. Łączność radiowa z Wielką Ziemią musiała być ciągła. Od niej zależał los 104 ludzi, którym z chwilą ruszenia lodów groziła niechybna śmierć.

Uczestnicy ekspedycji na „Sybiriakowie" przypominali sobie, jak po katastrofie, która wydarzyła się przed rokiem w tych samych okolicach, byli pozbawieni możności przesłania radiowego komunikatu o wydarzeniu ze względu na brak stacyj polarnych w tej okolicy. Dopiero po pokonaniu licznych trudności, udało im się porozumieć ze statkiem na morzu Ochockim, który z kolei poinformował o wydarzeniu Pietropawłowsk na Kamczatce i Chabarowsk. Ale w 1933 roku na Ziemi Polarnej i w Jellen zbudowano silne stacje radiowe, nowocześnie urządzone i dobrze wyposażone, które wraz z 20 innymi radiostacjami na stacjach polarnych odegrały wielką rolę w ratowaniu ekspedycji i zapewniły stałą łączność radiową z Moskwą. Drogą radiową poinformowano ekspedycję o zorganizowaniu specjalnej rządowej komisji pod przewodnictwem S. Kujbyszewa. Komisja ta nie szczędziła energii i zmobilizowała wszelkie środki dla ratowania ekspedycji. Członkowie rządu wysłali telegram, zapewniający uczestników ekspedycji, że rząd czyni wszystko, by ich uratować.

Tymczasem w obozie Szmidta (tak nazywali obóz uczestników wyprawy „Czeluskina") życie szło swoim trybem, oczywiście nieco zmienionym ze względu na nowe warunki. Marynarze, mechanicy, palacze po zaginięciu statku nie mieli roboty, odpowiadającej ich kwalifikacjom, nie zrażali się jednak tym i razem z naukowymi pracownikami wykonywali roboty, związane z oczyszczeniem terenu (na lotniska). W pracy tej pomagali im później robotnicy, zatrudnieni początkowo przy budowie baraku, kuchni i wieży sygnałowej. Zatrudnionych przy tej robocie ludzi, rozbito na 3 brygady. Dyscyplina w obozie była wzorowa. Każdy pracował w miarę swych sił. Taki stan rzeczy nie był bynajmniej rezultatem rygoru ze strony kierownictwa. Był to po prostu rezultat dyscypliny wewnętrznej członków ekspedycji.

Ciągłe trudności i poczucie odpowiedzialności za życie dzieci i kobiet, za wykonanie powierzonego im zadania, kazały zapomnieć polarnikom o piętrzących się lub pokonanych trudnościach. Bez szemrania przygotowywano coraz to nowe tereny dla lądowania samolotów, wzamian niszczonych przez dryfujący wciąż lód, lub odbudowywano rozerwany na pół na skutek pęknięcia lodu — barak. W godzinach popołudniowych po powrocie z pracy, wszyscy zbierali się, by wysłuchać komunikatów radiowych z Moskwy. Czytał je i komentował osobiście kierownik wyprawy prof. O. J. Szmidt. Komunikaty opracowywane specjalnie dla obozu Szmidta były krótkie, zwięzłe i informowały oderwanych od świata obozowiczów nie tylko o poczynaniach, mających na celu ich uratowanie, ale i o tym, co się działo w kraju i poza jego granicami. Po tych komunikatach prof. Szmidt wygłaszał prelekcje i pogadanki, dotyczące zagadnień społecznych, ekonomicznych i politycznych.

Nie przerywano również prac naukowych. Szczególne znaczenie miało codzienne — w miarę możliwości — określenie miejsca obozu. Lód dryfował nieustannie i należało stale informować Wielką Ziemię o współrzędnych obozu. Miało to wielkie znaczenie dla samolotów mających wyruszyć z pomocą. Pomiarów dokonywali: hydrolog Chmyznikow i geodeta Haknel przy pomocy teodolitu, a kapitan i jego pomocnik — sekstansem okrętowym. Zachodziło pytanie w jaki sposób należy ratować ocalonych po zatonięciu okrętu rozbitków? Ratowanie przez wysłanie ekspedycji ratunkowej z psami lub ewentualny przemarsz rozbitków z obozu na brzeg — były wykluczone. Jak dotąd, żadnej ekspedycji nie udało się przejść po nierównym lodzie ponad 10 km dziennie. W podobnej sytuacji znalazł się w 1914 roku Albanow, który przeszedł z wyspy św. Anny na Ziemię Franciszka Józefa, robiąc dziennie 3—5 km, przy czym z 44 osób doszły zaledwie dwie. Obóz Szmidta od brzegu dzieliło 150 km i nawet w wypadku pokonania tej odległości bez przeszkód należałoby zmarnować około 25 dni. Żeby zabrać ze sobą namioty, żywność, etc. trzeba by nie tylko wykorzystać wszystkie narty, ale i wziąć na plecy duże bagaże. A przecież były w obozie dzieci, kobiety i chorzy. Ponadto przy temperaturze minus 40° C należało przewidzieć wypadki odmrożenia. Nie wykluczone były również wypadki połamania nóg i rozcięcia żył. Jednym słowem ze 104 ludzi obozu Szmidta do brzegu doszłoby prawdopodobnie zaledwie 40. Takie rozwiązanie zagadnienia byłoby karygodne i niedopuszczalne. Dlatego też zadecydowano, że najodpowiedniejszym środkiem ratowniczym będzie samolot. Tym niemniej komisja rządowa postanowiła wysłać lodołamacz „Krasin" wychodząc z założenia, że samoloty mogą nie zdążyć zabrać wszystkich do wiosny, kiedy nie będą mogły lądować na skruszonym lodzie. Pierwszym samolotem postanowiono wysłać dzieci, kobiety i chorych. Reszta ruszyłaby w drogę wspomagana przez samoloty, które informowałyby o stanie lodów i zrzuciłyby lekkie łodzie brezentowe na wypadek konieczności przeprawienia się przez wodę. Załoga przechowywała również uratowane łodzie, wśród których była również łódź motorowa na 50 osób. Ponadto obozowicze dysponowali lodowymi łodziami, które ze względu na lekkość można było z łatwością wyciągać z wody lub na nią spuścić. Przesuwanie ich po lodzie ułatwiały narty w jakie były one zaopatrzone. Gdyby i to się nie powiodło, należałoby pozostać na lodzie w oczekiwaniu „Krasina", co mogłoby nastąpić dopiero w końcu maja. Jednakże najbardziej realną pomoc mogły okazać samoloty. I to właśnie skłaniało mieszkańców obozu Szmidta do trzymania w pogotowiu w przeciągu dwóch miesięcy oczyszczonego terenu dla lądowania samolotów.

Nareszcie w kwietniu pierwsze samoloty zaczęły wywozić uczestników obozu. Zgodnie z opracowanym spisem, poleciały dzieci (było ich dwoje), kobiety (10), następnie chorzy, a później pozostali. Ostatnim samolotem mieli wylecieć kapitan statku i kierownik ekspedycji prof. Szmidt. Podczas przebywania na lodzie zanotowano tylko jeden poważny wypadek choroby. Zachorował prof.



Na szlakach polarnych.

Szmidt (ostre zapalenie płuc). Akcja ratownicza już była prowadzona, mimo to prof. Szmidt nie zgodził się na wyjazd przed jej zakończeniem. Gdy lotnik Uszakow, który wylądował 7 kwietnia w obozie zakomunikował o tym komisji rządowej, po powrocie z Wakarem prof. Szmidt otrzymał polecenie natychmiastowego opuszczenia obozu, przy czym rząd zapewnił profesora, że wszyscy zostaną uratowani. Wobec tego prof. Szmidt wystartował 11. IV. Kierownictwo objął z jego polecenia Bobrow. 13 kwietnia rano samolot zabiera ostatnią grupę ludzi i słynny obóz Szmidta, którego los niepokoił cały naród radziecki. Historia jego była pilnie śledzona i publikowana przez prasę całego świata.

Członkowie ekspedycji — za wyjątkiem Szmidta — wracali do Moskwy przez Władywostok, owacyjnie witani przez ludność prawie na każdej stacji. Na spotkanie towarzyszy obozowych wyjechał prof. Szmidt, który już wyzdrowiał. Spotkanie nastąpiło niedaleko Wiatki (Mołotow), skąd razem wrócili do stolicy. Morzem kwiatów i okrzykami radości tłumy zebranych na dworcu w Moskwie witały bohaterów Arktyku, darząc ich miłością i przywiązaniem. O takim powitaniu nawet marzyć nie mogli uczestnicy wypraw polarnych, organizowanych przy carskim reżimie.

Wnioski:

„Czeluskin" zginął w okowach lodów. Tym niemniej, dochodząc do cieśniny Beringa udowodnił, że droga Północno-Wschodnia jest do przebycia jednym rejsem. Doświadczenia ekspedycji na „Czeluskinie" wykazały, że gdyby we wschodniej części trasy był lodołamacz typu „Krasin" — „Czeluskin" szczęśliwie dotarłby do celu. Rejs „Czeluskina" wzbogacił również doświadczenie nawigacyjne. Dzięki stałemu śledzeniu za rodzajem zniekształceń poczyniono wiele cennych uwag, dotyczących budowy statków dla rejsów arktycznych. Dzięki uratowaniu materiałów, opracowanych podczas dryfu statku i kry lodowej, na której ulokowano obóz, otrzymano szereg cennych danych, dotyczących sposobów powstawania lodów oraz ich dryfu w morzu Karskim.

Prace naukowe wykonane podczas tej ekspedycji pozwoliły na zebranie danych, dotyczących prądów morza Karskiego oraz oddziaływania wiatrów, prądów i linii brzegowej na kierunek poruszania się lodów. Odtąd morze Karskie przynajmniej w przybliżeniu uznano za zbadane.

I jeszcze ostatni wniosek, który szczególnie należy zaakcentować. Wyprawy polarne nie dawały tak długo należytych rezultatów, jak długo zagadnieniem tym interesowały się jednostki lub grupy ludzi pełne entuzjazmu, ale pozbawione środków materialnych.

Droga Północno-Wschodnia, która dziś jest normalnie eksploatowana, została uruchomiona tylko dlatego, że zagadnieniem jej odkrycia zajęło się państwo, traktując je z punktu widzenia interesów nauki, a nie wygody i zysku.

Inż. R. Glauberman.
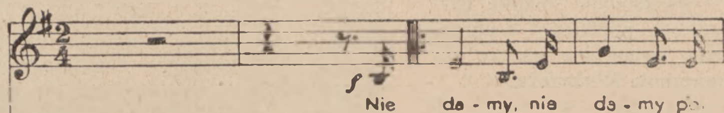
ŚPIEWAMY PIEŚNI MARYNARSKIE

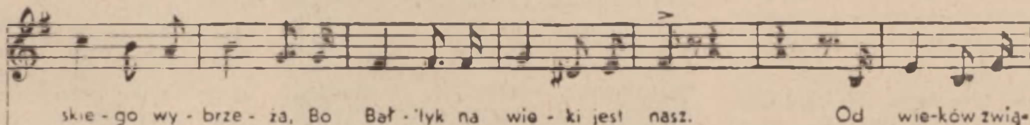


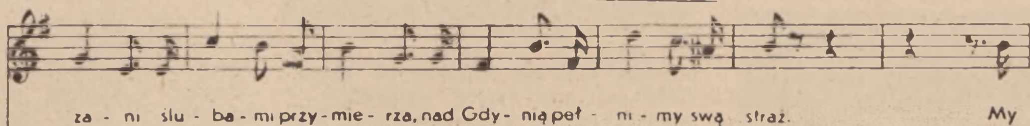
„NA MORZE, NA MORZE"

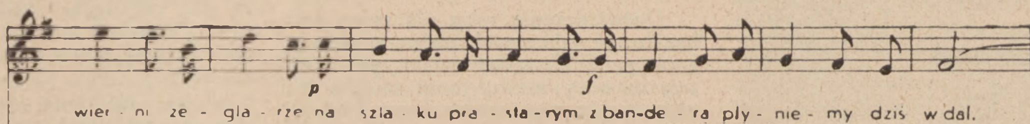
Słowa:
Janusz Stępowski.

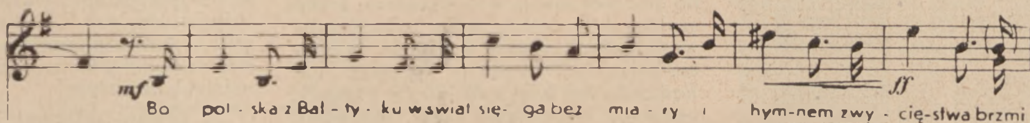
Muzyka:
Bolesław Lewandowski

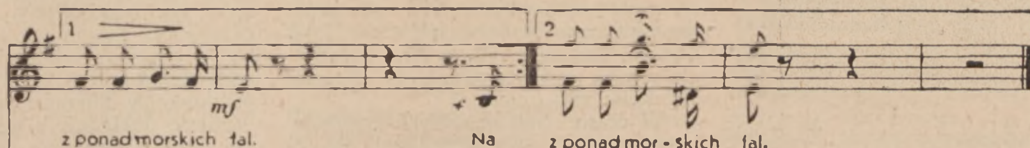












POLSKIE
ZNACZKI POCZTOWE
z motywami morskimi

W kwietniu 1945 roku ukazała się seria znaczków z okazji 25 lecia istnienia Ligi Morskiej. Seria obejmuje 4 znaczki: pierwszy 50 gr. plus dopłata 2 zł, pomarańczowy z widoczkiem mapy Wybrzeża polskiego i wojennego okrętu na morzu — drugi 1 zł plus 3 zł, niebieski, żaglowiec szkolny — trzeci 2 zł plus 4 zł, czerwony, bandera morska — czwarty 3 zł plus 5 zł, zielony, żuraw w Gdańsku i dźwig portowy. Dopłaty przeznaczono na cele Ligi Morskiej. Wykonanie techniczne, papier, perforacja i kolory — mogą budzić szereg zastrzeżeń wybrednych filatelistów. Dla polskich zbieraczy seria ta ma specjalny urok. Otwiera ją znaczek 50 gr, na którym po raz pierwszy w Polsce ukazała się skromna mapka Wybrzeża, z tak bardzo wymownym napisem SZCZECIN — GDAŃSK. Mały nakład serii w ilości 100.000, powoduje znaczne zainteresowanie filatelistów w ogóle, a polskich w szczególności.

W lipcu 1946 roku ukazał się znaczek pocztowy z okazji „Święta Morza", wartość nominału pocztowego 3 zł plus dopłata 7 zł na cele Ligi Morskiej. Znaczek w kolorze ciemnoniebieskim, przedstawia mapkę bardziej szczegółową polskiego Wybrzeża. Widoczek świadomie jeszcze raz podkreśla znaczenie Wybrzeża.

Obydwa wydawnictwa znaczków o tematyce związanej z morzem nie wyczerpują całkowicie całości dotychczasowych wydań z tego zakresu. Napiszemy o innych, wiążących się z tym tematem w następnym numerze.



Znaczki dostarczone przez Wydział Filatelistyczny Centrali Gospodarczej Zarządu Głównego L. M.

W ośrodkach morskich L.M.

Prace przygotowawcze w ośrodkach morskich i śródlądowych Ligi Morskiej są na ukończeniu. Lśnią świeżo pomalowane okna, świecą wyfroterowane podłogi, ściany pokoi pieszczą wzrok czystością i przyjemnymi kolorami.

Nie przybyła jeszcze młodzież, nie słychać pobudek, nie widać żaglówek na wodzie, nie rozbrzmiewają pieśnią sale świetlicowe, ale od 1 maja zajdą tu zasadnicze zmiany. To na Was, młodzi ligowcy, czekają te wyremontowane budynki. Tu spędzicie część wakacji, by wrócić do szkoły ze zdwojoną energią i jeszcze aktywniej pracować w waszym Kole szkolnym. Czeka na Was morski ośrodek — Ustka, mieszczący się na skraju pięknego parku, kilkadziesiąt metrów od plaży. Czeka cicha, malownicza Kruszwica nad Gopłem, czeka Giżycko, zagubione wśród jezior Mazurskich, — daleko za Olsztynem. Czeka Rożnów, położony nad jeziorem o fantastycznych kształtach, czeka 16 podobnych ośrodków. Kto raz był w tych ośrodkach, ten nie zapomni piękna krajobrazów i cudownie spędzonych dni.

Ośrodki mają już trzyletnią tradycję. W ubiegłym roku zdały trudny egzamin. Gościły ok. 5.500 uczestników, przybyłych ze wszystkich zakątków Polski.

Czytając o tym, niejeden z Was zacznie marzyć o zbliżających się wakacjach, o wodzie, plaży, jachtach, — jednym słowem o wypoczynku. Musimy Was, koledzy, trochę rozczarować (a może właśnie zachęcić!). — To nie są „wczasy" i nie taki odpoczynek, jaki sobie wyobrażają pieszczochy. W okresie przebywania w ośrodku, nieodłącznym Waszym towarzyszem będzie ruch i dyscyplina. Nie będziecie spali do późna, obowiązuje bowiem apel, nie będziecie plażować przez cały dzień, gdyż obowiązuje rozkład zajęć, a zajęcia, to — przesłuchanie kursu instrukcyjnego, wioślarstwo, wycieczki, pływanie pod żaglami pięknej flotylli ligowej, zawody lekkoatletyczne, koszykówka itd. Musicie wrócić wzbogaceni wiadomościami z dziedziny sportów wodnych lub żeglarstwa, które pozwolą wam po powrocie do swego Koła pracować lepiej, wydajniej — pozwolą pomóc kolegom, którzy nie mogli korzystać z pobytu w ośrodku.

Doświadczenie roku ubiegłego pokazało, że jakkolwiek pobyt w ośrodkach nosił charakter wypoczynkowo-zapoznawczy, atrakcyjność zajęć i zapoznawanie się z warunkami życia i pracy ludzi nad wodą, przypadły mocno do serca młodym wodniakom. I Wy szybko przyswoicie sobie umiejętności wodniaków, zwinnie i pewnie będziecie operować wiosłem, trzymać ster. Będziecie wykonywali sploty i węzły, podnosili i opuszczali żagle, spuszczali na wodę jednostki flotylli. A gdy przy akompaniamencie fal zaśpiewacie „Pod żaglami Zawiszy"... to szybko wejdziecie w rolę „wilków morskich". Ziszczą się wasze marzenia.

W czasie zajęć dziennych będziecie mieli wykłady lub pogadanki, ale w myśl przysłowia — „Nie samym chlebem człowiek żyje" — godziny popołudniowe lub wieczorne zarezerwowane są na kulturalne rozrywki. Któż z nas nie zna uroku ogniska. Jeszcze wczoraj nieznajomi — dziś stanowicie jedną rodzinę, śpiewacie, bawicie się. Nie ma powolnych ani zbyt gorliwych, marzących ani smutnych. Wykąpani w słońcu i w wodzie, opaleni, ze świecącymi z radości oczyma nie będziecie znali smutku lub zmartwienia. Na to nie ma miejsca i czasu. Program ognisk będzie ciekawy i urozmaicony. Wszak znajdą się „ogniskowi" specjaliści. Znajdzie się zespół orkiestry, znajdą się soliści, a chór będzie splotem młodych i barwnych głosów.

Sądzimy nawet, że będziecie się czasem kłócić, ale przyczyną niezgody będzie kwestia współzawodnictwa, wyścigu pracy dla dobra koła lub Ligi. Na myśl o takich sporach już teraz się cieszymy. A teraz przyjrzyjcie się tym „kłótliwym" w chwili wizytacji ośrodka. Gdzie wczorajsze nieporozumienia, kto o nich pamięta? Wszystkim jednakowo idzie o prestiż ośrodka. Pokażemy, że umiemy dbać o ośrodek, gdyż jest on nasz, ligowy, ufundowany i utrzymany dzięki ofiarności i pomocy wszystkich członków Ligi Morskiej. A że „wypadki chodzą po ludziach" — los chciał, by do ośrodka przybyli przedstawiciele miejscowego Klubu i zaproponowali zawody wioślarskie. Tubylcy „wyrośli" na wodzie, ale trudno — prestiż ośrodka przede wszystkim, — przyjmujemy wezwanie, ustalamy warunki. I znowu „wczorajsi wrogowie" wchodzą do jednej szóstki wioślarskiej. Błyszczą oczy, biją mocniej serca i — bądźmy szczerzy — trochę tremy. Ci tubylcy czują się na wodzie, jak na werandzie tanecznej, a my jednak jesteśmy mało zaawansowani. I cóż, czyżby cud? Ligowcy przychodzą pierwsi do mety. Okazało się, że „przybysze" to uczestnicy teoretycznych kursów wioślarskich i nic innego, tylko połączenie teorii z praktyką pozwoliło im pokonać rywali, którzy teorię lekceważyli.

O tym wszystkim będzie pisała gazeta ścienna, to proste i krzywe zwierciadło ośrodka. Ładnie opracowana, dokładnie przemyślana, w przyjemnej szacie graficznej. Ale wierzcie mi, że dobrze jest zachwycać się nią, nie będąc obiektem jej autorów. Ci ludzie umieją wyróżnić, ale nie życzymy nawet wrogowi wpaść w ich zęby...

Mijają dni. Dziś ostatni apel wieczorny. Opuszczono banderę. Krótkie słowa pożegnalne. Ruch, gwar. Zapisujemy adresy. — Napisz! — Na pewno. — Nie zapomnij! — Wasze Koło współzawodniczy z naszym, punkty ustalimy listownie!

A propos „listownie". Ani jednego listu nie napisaliśmy do krewnych, przyjaciół, znajomych. Ale czyż był na to czas? A gdyby i był, to i tak wszystkiego nie opiszesz. Zgoda! Ale po powrocie zbierzcie całe Koło i opowiedzcie dokładnie o wszystkim. Wasze doświadczenia na pewno się przydadzą.

rom.



Koła szkolne o sobie

KRAKÓW

Do Koła L. M. należy 678 uczennic i uczniów liceum i gimnazjum. Na terenie koła działają trzy sekcje: oświatowa, modelarska i imprezowa. W ramach sekcji oświatowej uczniowie wygłaszają referaty poświęcone zagadnieniom morskim: 1. Morze w życiu narodów starożytnych. 2. Rola morza w Polsce piastowskiej i jagiellońskiej. 3. Co mówią zabytki o polskości ziem przy ujściu Odry. 4. Szczecin i Gdańsk.

Staraniem tejże sekcji powstała przy kole biblioteka, składająca się z książek treści morskiej. Do sekcji modelarskiej należy 7 członków. Sekcja ta pracuje nad przygotowaniem wystawy i modeli pływających i stołowych, która odbędzie się w czerwcu w ramach ogólnej wystawy Ligi Morskiej. Dotychczas zbudowano 13 modeli pływających ścigaczy, 7 modeli stołowych trawlera rybackiego oraz w budowie znajduje się 8 modeli stołowych lodołamacza. Sekcja imprezowa przygotowała na dni „Święta Morza" akademię oraz wystawę morską. W kasie koła znajduje się kwota 17.000 zł. W bieżącym roku szkolnym składek do Okręgu jeszcze nie odprowadzono.

Praca mówi sama za siebie. Widzimy, że Koło potrafiło się zorganizować i podnieść pracę do poziomu. Radzimy nie zwlekać z przystąpieniem do współzawodnictwa. Przypominamy, że regularne odprowadzanie składek ogniwom wyższym jest sprawdzianem zdyscyplinowania Koła.

Ze sprawozdania nie orientujemy się w jakiej mierze przyczyniacie się do rozpowszechniania i czytania Waszego organu „Młodzież Morska".

ZDUŃSKA WOLA

Koło młodzieżowe Ligi Morskiej powstało z inicjatywy grupy młodzieży akademickiej. Na inauguracyjnym zebraniu w dniu 28. X. 1947 r. wybrano Zarząd w składzie: J. Pacek, A. Czerwiński, J. Horak, W. Michalski, St. Piotrowicz, E. Lis.

Na tymże zebraniu postawiono sobie za cel zapoznanie się z pracami na wodach śródlądowych i na morzu oraz propagowanie i kontynuowanie sportów i turystyki wodnej, szkolenie młodzieży do służby morskiej oraz wzbudzanie zainteresowania miejscowego społeczeństwa sprawami morza.

Uwieńczeniem pracy propagandowej i szkolenia teoretycznego **ma być spływ do morza**, projektowany w terminie od **1 do 30 lipca 1948 r.** W tym celu zaprojektowano budowę sprzętu, przewidzianego na 30 osób. Fundusze na ten cel Koło postanowiło zebrać przez urządzanie imprez sportowych i rozrywkowych. W okresie zimowym zorganizowano dwie zabawy dochodowe i wydzierżawiono od Zarządu Miejskiego lodowisko. Stworzona przy Kole Sekcja Hokejowa sprowadziła drużynę H. K. S. ze Zgierza, z którą rozegrano mecz. Z nastaniem cieplejszych dni przystąpiono do budowy sprzętu w bardzo ciężkich warunkach, gdyż ani Oddział L. M. ani Koło nie posiadało własnego lokalu. Dopiero od dnia 24. III. 1948 r. Zarząd Miejski w Zduńskiej Woli przydzielił po wielu staraniach opuszczoną, mocno zdewastowaną szopę, po wyremontowaniu której rozpoczęto budowę sprzętu. Do budowy przystąpiono według planów kierownika technicznego kol. A. Czerwińskiego i zaczęto budowę jednostek typu „W" (Wodołaz). W tej chwili znajduje się do wykończenia dzięki pełnej poświęcenia pracy członków Koła Jolka „W 3", Jola „W 4" i osiem kajaków „W 6".



Oto rezultaty osiągnięć Koła w Zduńskiej Woli. Idźcie ich przykładem, budujcie sprzęt, organizujcie spływy.

Reszta projektowanego sprzętu: łódź motorowa „W 7" o sile 5,5 KM. oraz kajak jednoosobowy spacerowy, o ile pozwolą skromne zasoby gotówki, wykona Koło w terminie do dnia 15 czerwca 1948 r.

Sprawozdanie to posłuży przykładem tym Kolom, które często stoją bezradnie wobec trudności lub braku gotówki. Koła zaś, które mają równie poważne osiągnięcia na pewno zechcą współzawodniczyć ze swoimi kolegami ze Zduńskiej Woli.

Koło zwróciło się o subwencję do Okręgu. Nie ulega wątpliwości, że Okręg jej udzieli. Co innego jest bowiem dawać subwencję Kołu, które obiecuje być aktywnym i nie może się wykazać niczym więcej jak dobrą wolą, a co innego pomóc Kołu, które zdało egzamin i wykazało się twórczą pracą. Energia i rozsądne poczynanie Koła daje gwarancję należytego wykorzystania przeznaczonych na jego cele sum.

Oczekujemy na informacje ze spływu. Postarajcie się dokładnie go opisać i podzielić wrażeniami z Waszymi kolegami z innych kół szkolnych L. M.

EŁK

Koła L. M. przy Państw. Gimn. i Liceum Ogólnokształcącym w Ełku rozwija się pomyślnie. Zebrania Zarządu i praca świetlicy odbywają się według nakreślonego planu. Członkowie sekcji rozrywkowej przygotowali przedstawienie, które odbędzie się w Teatrze Miejskim.

W świetlicy sekcji krajoznawczej odczytano dwa referaty: „Historia Ełku" i „Ludność mazurska" — opracowane przez uczni III klasy. Prócz tego klasa ta opracowała kilka referatów o ziemi mazurskiej, które będą czytane w następnych świetlicach. Odpisy referatów wysłano do Białegostoku, jako materiał do przewodnika.

Na zebraniu Zarządu dokonano reorganizacji Koła. Dotychczas w każdej świetlicy brały udział dwie sekcje: rozrywkowa i wodna albo krajoznawcza. W świetlicach tylko niektórzy brali czynny udział w zajęciach. Obecnie świetlice mają być organizowane przez trzy sekcje kolejno.

O Kole Waszym pisaliśmy kilkakrotnie, akcentując Waszą aktywność. Prosilibyśmy o poinformowanie nas, czy Koło Wasze uczestniczy w współzawodnictwie i jeśli tak, to jakie są Wasze osiągnięcia. Prosimy o poinformowanie nas, w jakim stopniu przyczyniacie się do rozpowszechniania Waszego organu „Młodzież Morska".

OSTROWIEC

Ostrowiec. Sekretarz Koła, L. Zawisza, informuje nas: Na terenie miasta Ostrowca przy Szkole Powszechnej Nr. 4 zostało założone Koło szkolne Ligi Morskiej.

Na zebraniu członków, które odbyło się pod przewodnictwem opiekunki ob. B. Januszówny, wybrano Zarząd w składzie: prezes Bojarczek Jan, sekretarz Zawisza Lucjan, skarbnik Rak Stanisława. Koło prenumeruje pisma Ligi Morskiej. Urządzono akademię, w opracowaniu znajduje się album morski i modele różnych okrętów.

Radzimy włączyć się we współzawodnictwo Kół szkolnych L. M., co w znacznej mierze pomoże Wam w dalszym rozwoju Koła. Przypominamy, że przy zbiorowej prenumeracie Koło Ligi Morskiej otrzymuje duże rabaty. Po informacje zwracajcie się do Centralnego Kolportażu naszych wydawnictw, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

Można im pozazdrościć...

Zaledwie 7 miesięcy minęło od chwili założenia Koła Szkolnego L.M. przy Gimnazjum Przemysłowym Huty „Florian" w Świętochłowicach, jednak sukcesów, szczególnie na odcinku modelarstwa, można im pozazdrościć. A że koła nasze nie zazdroszczą, a współzawodniczą ze sobą, przedstawimy Wam bliżej naszych młodych kolegów ligowych, z którymi będziecie współzawodniczyć.

Prezesem Koła jest Kowaliński Paweł, sekretarzem — Smolka Herbert, skarbnikiem — Szczyrba Zygfryd. Kołem opiekuje się nauczyciel — ob. Ptaszyk Bolesław. Nad sekcją modelarską opiekę przejął mistrz uczniowskich warsztatów — Jan Czenskowski. Mimo niewielkiej ilości członków, po czterech miesiącach pracy sekcji modelarskiej koło uczestniczyło w wystawie Gimnazjum Przemysłowego. Wystawa ta, pomijając walory artystyczne eksponatów, odegrała wielkie znaczenie propagandowe dla młodego koła. Zwiedzający mieli możność zapoznania się z modelami: zmotoryzowanego kontrtorpedowca (wyk. Smolka H.), szalup wiosłowych, żaglowców. Ogólny podziw wywołały ładnie wykonane 2-osobowe kajaki z dykty. Członkowie Koła z dumą, choć bez zarozumiałości twierdzą, że to tylko początek, że przewidują dalszy rozwój Koła i dalszą rozbudowę warsztatów. Wystawę zwiedzili przedstawiciele Okręgu Śląsko - Dąbrowskiego L. M . z Wiceprezesem Janczakiem, który wyraził podziw dla twórczej pracy Koła i obiecał pomoc Okręgu. Koło zdaje sobie również sprawę z tego, że wyniki te osiągnęło dzięki opiece (pomocy) naczelnego Dyrektora inż Pierwochy B., Dyrektora technicznego inż. Polewki J., Dyrektora gimnazjum Helera J., opiekuna prac warsztatowych Czarnkowskiego J., — którym tą drogą składa serdeczne podziękowanie.



Wystawa prac modelarskich Koła L. M. w Świętochłowicach.

Wierzymy, że inne Koła pójdą Waszym śladem, że w każdym Kole rozwinie się modelarstwo, że w przystaniach wodnych młodzież Kół szkolnych będzie miała sprzęt wodny własnej produkcji. Gwarancją takiego rozwoju naszych Kół będzie wyścig pracy. Włączcie się wszyscy w ten pożyteczny nurt. Opieki i pomocy udzielą Wam starsi koledzy, członkowie L. M.

Kursy dla działaczy Kół Szkolnych Ligi Morskiej

W Katowicach i w Chorzowie odbyły się Kursy Działaczy Kół Szkolnych Ligi Morskiej, organizowane przez Okręg Śląsko-Dąbrowski L. M. Wykładowcami na kursach byli znani działacze ligowi na Śląsku, pisarze marynistyczni Supiński, Sylwester Elsner i in.

Na zakończenie kursów odbył się egzamin piśmienny. Wyróżnieni absolwenci otrzymali nagrody w postaci bezpłatnego pobytu na obozach żeglarskich nad morzem, na jeziorze Turawa (24 km kw.) oraz nad Odrą.

Morska wystawa

Staraniem Oddziału L. M. w Inowrocławiu, w salach Teatru Miejskiego urządzono wystawę Ligi Morskiej.

Wystawa ma na celu zapoznanie obywateli z osiągnięciami Ligi Morskiej na tutejszym terenie oraz zagadnieniami morskimi Polski Ludowej.

Otwarcia dokonał Prezydent miasta, ob. Michalak.

Fakt podjęcia się podobnej inicjatywy, świadczy bardzo wyraźnie o żywotności i energii Oddziału.

PRZY STERZE



Ta trudna, i odpowiedzialna funkcja jest do osiągnięcia dopiero po nabyciu niezbędnej wiedzy teoretycznej i praktycznej.

Okręg Śląsko-Dąbrowski Ligi Morskiej organizuje OBOZY ŻEGLARSKIE

Okręg Śląsko-Dąbrowski w Katowicach informuje, że w bież. sezonie letnim organizuje 8 obozów żeglarskich w Opolu na Odrze oraz na jeziorze Turawa (ten ostatni pod namiotami). Na obozach tych młodzież robotnicza Śląska przejdzie fachowe wyszkolenie w zakresie wioślarstwa i żeglarstwa. Okręg posiada kilkadziesiąt jednostek pływających (kajaki, łodzie żaglowe itd.) oraz fachowych instruktorów.

Zgłoszenia przyjmuje Okręg Śląsko-Dąbrowski Ligi Morskiej w Katowicach, Plac Wolności 8 II p.

Chcemy opiekować się załogą

Do Wydziału Wychowania Morskiego przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej zwróciło się Koło L. M. przy Państw. Liceum i Gimnazjum Żeńskim im. A. Asnyka w Białej Krakowskiej z prośbą o umożliwienie mu adoptowania załogi okrętu wojennego naszej marynarki.

Prośbę poparła Dyrekcja Gimnazjum, która stwierdza, że Koło liczące 80 członków jest bardzo aktywne i że w pełni zasługuje na taką nagrodę.

Podzielamy w pełni zdanie Dyrekcji szkoły i wyrażamy uznanie dla dojrzałości obywatelskiej naszych młodych ligowców. Koło zostało wyróżnione. Przydzielono mu załogę!

SUKCESY nowych Kół L M

Sekretarz Okręgu Ligi Morskiej w Olsztynie ob. Tucewiczówna komunikuje, że dzięki inicjatywie i zapałowi ob. K. Andrzejewskiego, nauczyciela w Biskupcu, powstały 2 Koła Szkolne L. M.: Koło Szkolne przy szkole powszechnej Nr. 1 zrzesza 58 czł. zb. Koło szkolne przy Średniej Szkole Zawodowej zrzesza 42 czł. zb. Skład Prezydium Zarządu Koła przy Szkole Powsz. Nr. 1: prezes kol. Kostka, sekretarz kol. Wojtkiewicz, skarbnik kol. Stankiewicz.

Skład Prezydium Koła przy Średniej Szkole Zawodowej: prezes kol. Zahorski, skarbnik kol. Czechowicz, sekretarz kol. Brener.

Członkami Kół są dziewczynki i chłopcy, poczynając od klasy 6 wzwyż.

Nowopowstałym kołom Okręg przesłał bezpłatnie jako materiał propagandowy 2 gazetki ścienne Ligi Morskiej oraz po 1 egzemplarzu „Młodzieży Morskiej" do świetlic. O sprawności organizacyjnej nowych kół świadczy m. in. regularne uiszczanie należności ogniwom wyższym. W dniu 21. IV. rb. Koła uiściły kwotę zł. 2379 za pobrane wydawnictwa, legitymacje, widokówki i statuty.

Zarządy Kół dążą do umundurowania członków i zbierają fundusze na powyższy cel. Postanowiono uszyć czapki i mundury na „Święto Morza". Cały wysiłek skierowano na uruchomienie kąpieliska nad jeziorem „KRAKS" odległym od miasta o 2 km., zdobycie sprzętu wodnego oraz odremontowanie go.

Objekt ten znajduje się obecnie pod opieką Kół Szkolnych L. M. w Biskupcu. Plany odbudowy oraz zagospodarowania układa opiekun Kół ob. K. Andrzejewski. Członkowie uchwalili odbudowanie ośrodka własnymi siłami. Fundusze z zagospodarowania postanowiono obracać na zakup flotylli. Młodzież zwraca się do kierownika tartaku, kierownika „Społem", zawiadowcy stacji kolejowej, inspektora szkolnego, prosząc o pomoc w realizowaniu rozpoczętych prac.

Koła zwróciły się z prośbą do Zarządu Okręgu L. M. w Olsztynie o skierowanie kilku członków na kursy żeglarskie, wypożyczenie łodzi z Ośrodka Wodnego L. M. w Olsztynie oraz dostarczenie książek z dziedziny żeglarstwa, wioślarstwa, modelarstwa. Koła proszą Zarząd Okręgu o poczynienie starań w Dyrekcji Lasów Państwowych w Olsztynie w sprawie bezpłatnego przydziału desek z tartaku w Biskupcu, natomiast z fabryki sklejek w Piszu — dziesięć arkuszy dykty.

Sprawozdanie to nie wymaga komentarzy. Naszym aktywnym ligowcom życzymy powodzenia w ich twórczej pracy. (rg)

POD ŻAGLAMI
na Gople i Jeziorach Mazurskich

Celem umożliwienia młodzieży szkolnej spędzenia ferii nad wodą oraz zapoznania jej z jednostkami flotylli i sportami wodnymi, Zarząd Główny organizuje w Ośrodkach żeglarskich Ligi Morskiej kursy o charakterze szkoleniowo - zapoznawczym na stopień żeglarza śródlądowego.

Kursy będą przeprowadzone zgodnie z przepisami P.Z.Ż. w ośrodkach Ligi Morskiej w Kruszwicy nad Gopłem i w Giżycku nad jeziorami Mazurskimi równocześnie w następujących terminach:

I. od 30 czerwca do 20 lipca.

II. od 21 lipca do 10 sierpnia.

III. od 11 sierpnia do 31 sierpnia.

W programie zajęć przewidziane jest: pływanie, wioślarstwo, żeglarstwo, turystyka wodna i lądowa. Do ośrodków będzie przyjęta młodzież od lat 14-stu, skierowana przez właściwe Okręgi Ligi Morskiej. W pierwszym rzędzie wyróżniona za pracę w kołach szkolnych, modelarstwie itp. Na kursy zostanie przyjętych 100 uczestników. Zgłoszenia przez własne Okręgi L. M., których adresy zamieszczamy poniżej.

TURYSTYKA.

Z dniem 1. VI. br. zostają otwarte dla turystyki (wycieczki zbiorowe i indywidualne) ośrodki turystyczne L. M. w następujących miejscowościach:

1. Kruszwica nad Gopłem (powiat Inowrocław).

2. Giżycko na Pojezierzu Mazurskim (woj. Olsztyńskie).

3. Ustka nad morzem (powiat Słupsk).

BLIŻSZE DANE O OŚRODKACH

Wszystkie ośrodki znajdują się w budynkach murowanych lub drewnianych. W okresie od 15. 6. do 31. 8. ośrodki posiadają czynne kuchnie, gdzie za odpowiednią opłatą można otrzymać posiłek. Noclegi dla turystów (wycieczek) w pokojach 2—4—12 osobowych.

KOSZTY: nocleg dla dorosłych 150 zł. — do dyspozycji łóżko, koc i podgłówek (bez bielizny pościelowej), za wypożyczenie bielizny pościelowej na 1 dobę dolicza się 50 zł. za następną 20 zł. Dla młodzieży szkolnej — cena noclegu 70 zł. Dla członków Ligi za okazaniem legitymacji członkowskiej cena noclegu 120 zł. Dla członków Kół Szkolnych L. M. 50 zł.

UWAGA: zniżki nie obejmują wypożyczania bielizny pościelowej.

1) Ośrodek turystyczny L. M. w Kruszwicy (tel. 58).

Miejsc noclegowych stałych 30 (są możliwości, po uprzednim porozumieniu się z kierownictwem Ośrodka uzyskania większej ilości miejsc). DOJAZD koleją do Inowrocławia — z Inowrocławia koleją lub autobusem. Odległość Inowrocław — Kruszwica 30 km. POŁOŻENIE: 15 minut drogi piechotą od stacji kolejowej w Kruszwicy — tuż za miastem nad jeziorem Gopłem, ze słynną „Mysią Wieżą". Budynki ośrodka położone wśród zieleni klombów. URZĄDZENIE: nowoczesne kuchnie, jadalnie, elektrownia własna, natryski, boiska sportowe, przystań na jeziorach, trampolina.

2) Ośrodek L. M. w Giżycku (Łuczany) tel. 72.

Miejsc noclegowych stałych 12 (z możliwością uzyskania większej ilości, po uprzednim porozumieniu się z kierownictwem ośrodka). DOJAZD: Stacja kolejowa Giżycko. POŁOŻENIE: Nad jeziorem Niegocińskim przy ujściu kanału, łączącego to jezioro z jeziorem Mamry. Dzięki kanałom ośrodek ma połączenie wodne z całym systemem jezior Mazurskich. Ośrodek posiada przystań żeglarską i boisko sportowe.

3) Ośrodek L. M. w Ustce, ul. Leśna, tel. 382.

Miejsc noclegowych stałych 20 (z możliwością uzyskania większej ilości po poprzednim porozumieniu się z kierownictwem ośrodka). DOJAZD: Stacja kolejowa na miejscu. POŁOŻENIE: Wschodnia część miasta kuracyjno - letniskowa o 100 metrów od morza w wysokopiennym lesie sosnowym. W pobliżu zakład kąpieli borowinowych i morskich gorących.

Każdy z ośrodków posiada do dyspozycji żaglówki, lub motorówki, które można wykorzystać dla wycieczek po wodach miejscowych za odpowiednią opłatą.

UWAGI: Zgłoszenia wycieczek zbiorowych należy kierować w terminie 10 dni naprzód, bezpośrednio do kancelarii ośrodków w/g następującego schematu:

a) Dokładny termin projektowanego przybycia do ośrodka i wyjazdu z ośrodka (a nie terminu rozpoczęcia lub zakończenia podróży).

b) Przyjazd wycieczki grupowej może nastąpić wyłącznie po otrzymaniu potwierdzającej odpowiedzi z kancelarii ośrodka.

c) Wycieczki obowiązane są przestrzegać podanych terminów.

d) Na zgłoszeniu musi być podane dokładnie: nazwa instytucji organizującej wycieczkę, ilość osób oraz nazwisko odpowiedzialnego kierownika wycieczki.

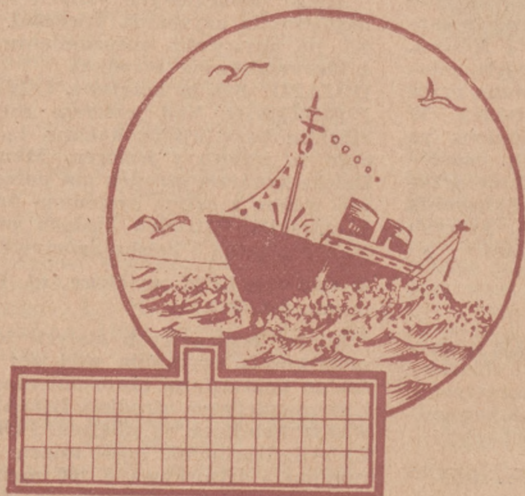
Do każdych ośrodków prowadzą od stacji specjalne znaki orientacyjne, wskazujące drogę.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

POD REDAKCJĄ ROMUALDA MIAŁKOWSKIEGO

Wśród poniższych pięciu zagadek, stanowiących cztery odmienne typy rozrywek umysłowych, reprezentujemy dwie eliminatki. Pierwsza z nich, układu Ludwika Jasińskiego, wzorowana jest na pracach Wiktora Pera, jednego z wybitniejszych szaradzistów polskich, który w roku 1929 wprowadził ten nowy typ zadań do naszej literatury rozrywkowej. Wzór drugiej eliminatki, ułożonej przez „Orzecha", rozpoczął lansować w ostatnich latach przedwojennych (na łamach „Rozrywki", organu Warszawskiego Klubu Szaradzistów) inny wielki talent szaradziarski, a mianowicie dr. Stanisław Kaszubski z Otwocka, znany z prac drukowanych pod pseudonimem „Kasta". Przypatrzcie się bliżej obu zadaniom, ich klasycznej budowie i posmakujcie rozkoszy rozwiązywania. Prawidłowe rozwiązania podamy w następnym numerze „Młodzieży Morskiej". Wówczas będziecie mieli sposobność sprawdzenia Waszych rozwiązań. A może popróbujecie sił na polu autorskim i ułożycie sami eliminatki?

1. ELIMINATKA (Ludwik Jasiński)



Odszukać 15 słów wg poniższych znaczeń, a następnie ze znalezionych wyrazów wykreślić litery, wchodzące w skład wyrazu „*klucza*" (pięcioliterowego) o znaczeniu: wspaniały, przepiękny, godzien podziwu. Pozostałe litery utworzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. Siła, energia. 2. Szał, obłęd. 3. Rzeka stepowa w Turkiestanie. 4. Termin sportowy. 5. Część doby. 6. Waga rosyjska, 40 funtów. 7. Rzeka w ZSRR. 8. Przysłówek: tą drogą, przez to miejsce. 9. Przewiew, prąd, bieg. 10. Prawoboczny dopływ Sawy w Bośni. 11. Przyimek. 12. Naród, plemię. 13. Członek rodziny. 14. Koń małego wzrostu. 15. Zupa z mleka i żółtek.

2. ELIMINATKA REBUSOWA („Orzech")



Z podanych wyżej rysunków należy odczytać rzędami poziomymi sześć wyrazów, wpisując je jednym ciągiem. Z wyrazów tych następnie skreślić litery wchodzące w skład „Klucza", którym jest znaczenie rysunku bocznego — z pozostałych odczytać właściwe rozwiązanie.

3. ARYTMOGRAF

Podane cyfry zastąpić literami i odczytać rozwiązanie.

1, 2, 3, 4, 5 — 6, 3, 7, 8, 5 — 9, 7, 10, 11, 4, 4, 5 — 8, 7 — 12, 9, 5, 13, 5, 4, 14, 10, 5 — 4, 5, 1, 15, 16, 14, 17 — 18, 7, 13, 1, 19, 2, 14, 17 — 12, 13, 5, 4, 2, 14.

Dla ułatwienia podajemy słowa pomocnicze:

8, 13, 5, 9, 3, 11, 13 — Statek strażniczy, minowy, poławiacz min.

10, 5, 14, 17, 8 — Lekki statek spacerowy z żaglami lub motorowo-żaglowy.

12, 13, 7, 18 — Polski okręt wojenny wsławiony bohaterskimi walkami podczas ostatniej wojny (zatopiony w 1940 r.).

7, 19, 1, 16, 9, 2, 11 — Polski port wojenny.

19, 7, 1, 15, 5, 3, 2, 4 — Jedno z miast na Wybrzeżu.

6, 5, 3, 11, 15, 5 — Skała nadmorska, brzeg morza, wysoki, skalisty.

Leszek Malański.

4. LOGOGRYF

Z podanych 36 sylab ułożyć 14 wyrazów, których pierwsze litery utworzą zawsze aktualne hasło dla każdego Polaka.

Sylaby: a - a - de - del - du - e - fin - flo - ga - ga - ka - kan - kin - ło - łek - maj - me - mu - nar - no - o - od - or - piel - re - re - ta - tek - to - to - ty - wal - wi - za - za - zo.

Znaczenie słów: 1. Zespół okrętów wojennych lub handlowych. 2. Zawody wioślarskie lub żeglarskie. 3. Gwałtowna burza morska. 4. Wieloryb uzębiony z jednym długim zębem wystającym mu z pyska. 5. Toń, przepaść wodna. 6. Roślina jednoliścieniowa wodna, pochodząca z Ameryki Półn., zarastająca nieraz do tego stopnia wodę, że stanowi przeszkodę dla żeglugi. 7. Morskie żyjątko galaretowate. 8. Zwierzę morskie ssące, z rzędu wielorybowatych. 9. Część morza, głęboko w ląd zachodząca. 10. Fachowy posługacz w służbie okrętowej, na statku handlowym a. wojennym, marynarz. 11. Małż bezgłowy jednomuskułowy. 12. Olbrzymia drapieżna ryba morska, ciało wydłużone, szczęki opatrzone kilkoma rzędami zębów. 13. Część morza, wrzynająca się w ląd, będąca odnogą morza a. oceanu. 14. Lekki statek pospieszny.

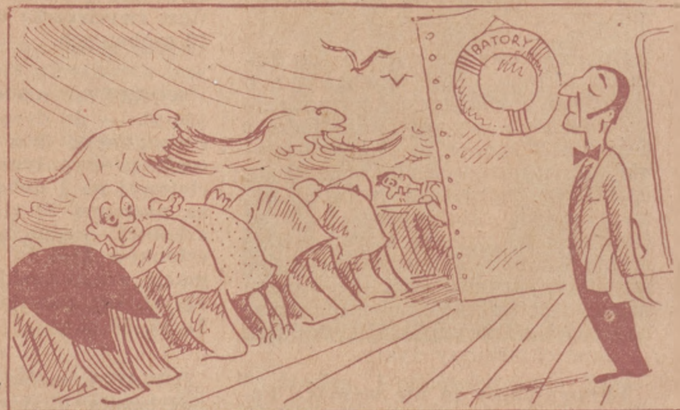
„Orzech".

5. SZARADA

„*Raz*" litera, zwierzę „*dwa*".
Całość w sumie rybę da.

„Ed-Ka".

HUMOR



— Proszę państwa, obiad podany...

JUŻ WKRÓTCE ukaże się książeczka wydawnictwa Ligi Morskiej pt.

MODELARSTWO DLA POCZĄTKUJĄCYCH

Zawiera ona 15 rysunków oraz plany i opisy łodzi, jachtów, statków i okrętów. Wykonanie ich jest łatwe. Potrzebne są: kora lub miękkie drzewo i zwykły nóż. Prostota wzorów przy jednoczesnym zachowaniu zasadniczych form i proporcji ułatwia pracę i jest zachętą do wykonywania modeli.

Zamówienia i informacje: Wydział Wydawniczo-Propagandowy Zarządu Głównego Ligi Morskiej w Warszawie, ul. Marszałkowska Nr. 114.

CZY ZNASZ TE NAZWISKA?

ADAM RAPACKI (Minister Żeglugi)

WŁODZIMIERZ STEYER (Kontradmirał, Dowódca Mar. Woj.)

JANUSZ STĘPOWSKI (autor „Legendy o masztowej sośnie")

ADAM MOHUCZY (Kontradmirał, Prezes Zarz. Gł. Ligi M.)

JERZY PERTEK (autor „Wielkich dni małej floty")

ILF I PIETROW (autorzy „12 krzeseł" i „Ameryki jednopiętrowej")

Artykuły tych i wielu innych autorów znajdziecie w nowym, podwójnym (6/7) numerze miesięcznika Ligi Morskiej i Marynarki Wojennej

Morze i Marynarz Polski

SKRZYNKA POCZTOWA

— **Obywatelka Aniela Węgrzynek w Makowie Mazowieckim.**

Dziękujemy za inicjatywę utworzenia nowego Koła Szk. L. M.

Materiały znajdują się w numerze listopadowym 1947 r. „Młodzieży Morskiej". Prosimy o nawiązanie kontaktu z Okręgiem Warszawskim L. M. — Warszawa, ul. Widok 10 Wydział Wych. Morskiego oczekuje informacji o wynikach pracy.

— **Do Chłopców z Wadowic. — ul. Sienkiewicza 9.**

Chcąc Wam ułatwić kochani chłopcy wstąpienie w szeregi Ligi Morskiej i osiągnięcie pięknych celów, o których piszecie, prosimy o zapoznanie się z „Regulaminem i Wytycznymi" Pracy Szkolnych Kół L. M. Poproście na Opiekuna kogoś z grona p. Nauczycieli, zróbcie zebranie — napiszcie sprawozdanie do Okręgu Ligi Morskiej w Krakowie, ul. Basztowa 10, a odpis prześlijcie do Redakcji „Młodzieży Morskiej". Pamiętajcie, że listy powinny być podpisywane pełnym nazwiskiem, a nie tylko „Chłopcy z Wadowic", gdyż chcemy wiedzieć, którzy to chłopcy i jak się nazywają. Życzymy szybkiego powstania i rozwoju Waszego Koła.

Załoga s/y „Gen. Zaruski" wyszkolona w ośrodku L. M. w Kruszwicy a następnie w Ustce, przeszła obecnie już jako fachowa grupa ludzi morza do pracy w porcie szczecińskim. Po odbyciu szeregu rejsów zagranicznych do Stockholmu, Libawy i Kopenhagi, załoga jachtu Ligi Morskiej „Gen. Zaruski" zasłużyła sobie na miano prawdziwych wilków morskich.

Wszyscy Kądrzyści wychowankowie ośrodka L. M. w Giżycku przeszli już do pracy na morzu jako marynarze w marynarce wojennej, uczniowie w Państwowej Szkole Morskiej, w P.C.W.M. lub na statkach handlowych.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. Redaguje: Komitet Redakcyjny.
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W." Nr. 4 w Gdyni

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 250, PÓŁROCZNA: 130, KWARTALNA: 75.—

Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.
W sprawie otrzymania zaległych numerów z ub. lat. należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast z bież. roku pod adresem, Centr. Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. W-09995



W ub. miesiącu odbyły się w Sopocie pierwsze po wojnie regaty jachtów morskich. Udział wzięło 31 jachtów, należących do 10 klubów. Czołowe miejsca w wielkiej konkurencji zdobyły K.S. Marynarki Wojennej „Flota", Jacht-Klub „Zryw", Jacht-Klub Polski, Harcerski Ośrodek Morski, Y.M.C.A., Polski Klub Morski.

Szczegóły dotyczące regat znajdą Czytelnicy w numerze 6-7 „Morza i Marynarza Polskiego".

fot. Uklejewski

32